

**Deutsche Stiftung
für internationale rechtliche
Zusammenarbeit e.V.**

Deutsche Stiftung für internationale rechtliche Zusammenarbeit e.V.
Postfach 20 04 09, 53134 Bonn

An das
Justizministerium
der Republik Estland
z.Hd. Herrn Vizekanzler
Priidu Pärna
Suur-Karja 19

EE-0104 Tallinn
Republik Estland

Bonn, den 15. Juli 1996
Udierstraße 92, 53173 Bonn
Postfach 20 04 09, 53134 Bonn
Telefon: 0228 / 9555-103
Telefax: 0228 / 9555-100

AZ: Sp857R/96

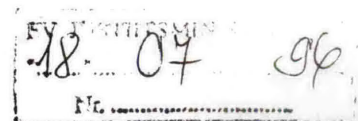
(bei Antwort bitte angeben)

Sehr geehrter Herr Pärna,

als Anlage übersende ich Ihnen ein Gutachten im Hinblick auf diejenigen Vorschriften des Besonderen Teils des Schuldrechtentwurfs, die sich mit der bürgerlich-rechtlichen Gesellschaft, der stillen Gesellschaft, dem Beförderungsvertrag sowie dem Speditionsvertrag befassen.

Mit freundlichen Grüßen


(Sabine Stadler)



Kurzgutachten

zu drei Abschnitten des Entwurfs eines Zivilgesetzbuches für die Republik Estland

I. Gesellschaft

Eine ausführliche Regelung des Rechts der bürgerlich-rechtlichen Gesellschaft - oft auch als "einfache" Gesellschaft bezeichnet - ist zweckmäßig, weil diese Gesellschaftsform für alle gesetzlich zulässigen Zwecke verwandt werden kann und in der Praxis breite Verwendung findet. Die Vorschriften müssen deshalb sehr flexibel sein und bis auf wenige Ausnahmen dem Gesellschaftsvertrag den Vorrang einräumen; diese Flexibilität ist im Entwurf gewährleistet, weil lediglich die §§ 8 Abs. 2, 20 Abs. 5 und 21 Abs. 4 Satz 2 zwingendes Recht darstellen.

In der Praxis finden sich Gesellschaften bürgerlichen Rechts nicht nur im gewerblichen Bereich, etwa bei den Arbeitsgemeinschaften des Baugewerbes, den Konsortien im Kreditwesen oder im Kleingewerbe. Auch die Zusammenarbeit freier Berufe erfolgt in der Regel in der Form einer solchen Gesellschaft; künftig gibt es dafür in der Europäischen Union auch die Partnerschaftsgesellschaft als besondere Rechtsform. Schließlich wird diese Gesellschaftsform auch im privaten Bereich in Anspruch genommen, meist allerdings nur für kurzfristige gemeinsame Zwecke, etwa die gemeinsame Nutzung von Kraftfahrzeugen oder teuren technischen Geräten.

Eine ausführliche und mehr auf den gewerblichen Bereich zugeschnittene Regelung dieser Gesellschaftsform ist auch deshalb zweckmäßig, weil die Vorschriften zugleich die Grundlage für die Offene Handelsgesellschaft und die Kommanditgesellschaft sind (vgl. § 105 Abs. 2 und § 161 Abs. 2 HGB). Deshalb ist es auch sinnvoll, daß bereits bei der einfachen Gesellschaft zwei handelsrechtliche Vorschriften übernommen worden sind, nämlich die §§ 9 und 10. Sie entsprechen den §§ 116 Abs. 1 und 2 sowie 112 HGB.

Da sich der Entwurf weitgehend in Aufbau, Reihenfolge und sogar Wortlaut an die §§ 705-740 BGB anlehnt, bedarf es nur weniger Anmerkungen:

§ 1

Die Rechtsprechung hat für die Personengesellschaft die sog. Treuepflicht entwickelt, die im Entwurf beispielsweise in § 10 und für die Stille Gesellschaft in § 33 Abs. 5 Satz 2 Ausdruck findet. Es wäre deshalb zu überlegen, ~~ob nicht~~ bereits bei der Grundvorschrift des § 1, die ja auch für die Offene Handelsgesellschaft und die Kommanditgesellschaft gilt, in einem zweiten Absatz diese Treuepflicht gesetzlich zu verankern. Die Formulierung könnte etwa lauten:

"Die Gesellschafter sind über die im Gesellschaftsvertrag vereinbarten Beiträge hinaus verpflichtet, den gemeinsamen Zweck der Gesellschaft zu fördern, Schaden von der Gesellschaft abzuwenden und auf die Interessen der Mitgesellschafter Rücksicht zu nehmen."

§ 2

Abs. 1 erwähnt zurecht, daß ein Gesellschafter als Beitrag auch die Leistung von Diensten einbringen kann. Ebenso ist es zulässig, als Beitrag lediglich die Nutzung von Grundstücken oder beweglichen Gütern einzubringen wie sich aus den §§ 2 Abs. 4, 23 Abs. 3, 26 Abs. 2 und 30 Abs. 2 des Entwurfs ergibt. Wegen der praktischen Bedeutung der Nutzungsüberlassung sollte erwogen werden, auch diese Form eines Gesellschafterbeitrags ausdrücklich in § 2 Abs. 1 zu erwähnen, etwa wie folgt:

"Der Beitrag eines Gesellschafters kann in jeder Förderung des gemeinsamen Zwecks bestehen, auch in der Leistung von Diensten oder in der Überlassung der Nutzung von Grundstücken oder beweglichen Gegenständen".

§ 7

Diese Regelung ist angemessen und entspricht auch der Rechtsprechung, weil sie auf das Ergebnis abstellt, das im Interesse der Gesellschaft liegen muß.

§ 8 Abs. 2

Die zwingende Regelung für Rechenschaft und Information durch den geschäftsführenden Gesellschafter ist eine gute Lösung und besser als bislang in Deutschland der § 716 Abs. 2 BGB.

§ 9

Die Vorschrift ist dem deutschen Handelsgesetzbuch entnommen, nämlich dem § 116 Abs. 1 und 2 HGB. Angesichts der vagen Umschreibung des Gesellschaftszwecks im Gesellschaftsvertrag bedarf es einer solchen Sicherung der Gesellschafter, insbesondere derjenigen, die nicht zur Geschäftsführung berechtigt sind. Was über den alltäglichen Rahmen der Geschäfte der Gesellschaft hinausgeht, läuft regelmäßig Gefahr, den bisherigen Gesellschaftszweck zu überschreiten. Deswegen ist die Zustimmung aller Gesellschafter erforderlich, soweit nicht im Gesellschaftsvertrag etwas anderes bestimmt ist.

§ 10

Dieses Wettbewerbsverbot entspricht dem § 112 HGB und ist ein Ausdruck der Treuepflicht, die zwischen den Gesellschaftern besteht. Es bleibt Sache des Gesellschaftsvertrages, ausnahmsweise Gesellschaftern ausdrücklich die Führung bestimmter Eigengeschäfte zu gestatten, welche mit dem Gesellschaftszweck kollidieren können.

§ 16 Abs. 2 und 3

Diese beiden Vorschriften korrespondieren mit den §§ 7 und 9 des Entwurfs und sichern die anderen Gesellschafter vor einer Überschreitung des Gesellschaftszwecks. Die Konsequenz daraus ist allerdings auch, daß im Verhältnis zu Dritten die "ultra-vires-Lehre" gilt und der Dritte sich über die Vertretungs-

macht Gewißheit verschaffen muß. Für den Geschäftsverkehr ist dies eine gewisse Behinderung, die jedoch bei einfachen Gesellschaften in Kauf genommen werden kann. Bei Kapitalgesellschaften ist die ultra-vires-Lehre inzwischen aufgegeben.

§ 18

Die gesamtschuldnerische Haftung aller Gesellschafter für die Verpflichtungen, die gemeinschaftlich gegenüber Dritten eingegangen sind, ist ein Kernstück der einfachen Gesellschaft.

§ 19

In Abs. 1 Nr. 6 ist nicht recht ersichtlich, an welchen Fall bei der Handlungsunfähigkeit eines Gesellschafters gedacht ist. Es könnte der Fall sein, daß ein Gesellschafter für geschäftsunfähig erklärt wird. Es könnte aber auch der Fall sein, daß ein Gesellschafter, der sich zur Leistung von Diensten verpflichtet hat, diese Dienste nicht mehr erbringen kann. Die Frage müßte noch geklärt werden.

§ 21

Die Vorschrift, daß ein Erbe nicht automatisch Gesellschafter werden kann und eine entsprechende Vereinbarung nichtig ist, entspricht dem personenbezogenen Charakter der einfachen Gesellschaft und korrespondiert mit § 28, wonach die Gesellschaft beim Tode eines Gesellschafters nach den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages fortbestehen soll.

§ 25 Abs. 2

Diese Vorschrift entspricht dem § 735 BGB und ergänzt im Innenverhältnis die gesamtschuldnerische Haftung aller Gesellschafter nach außen.

§ 31 Abs. 3

Auch diese Bestimmung ist dem deutschen Handelsgesetzbuch entnommen, nämlich § 159 HGB. Inzwischen hat sich aber herausgestellt, daß bei Dauer-schuldverhältnissen die fünfjährige Verjährung nicht greift. Beispielsweise bei Versorgungszusagen für eine Altersversorgung tritt mit der Pensionierung die Fälligkeit der Grundverpflichtung ein und die einzelnen monatlichen Versorgungsbezüge verjähren dann erst fünf Jahre nach ihrer Fälligkeit. Deshalb sind die §§ 159/160 HGB inzwischen auch novelliert worden. Auch der vorliegende Entwurf sollte die Haftung des ausgeschiedenen Gesellschafters generell auf fünf Jahre begrenzen, um von vornherein Klarheit zu schaffen.

Stille Gesellschaft

Die Regelungen für die Stille Gesellschaft entsprechen weitgehend den §§ 230-237 HGB, wobei einige Verbesserungen gegenüber dem deutschen Recht wichtig sind.

§ 33

In Abs. 5 Satz 2 ist es eine wichtige Neuerung, daß ausdrücklich die Treuepflicht des Unternehmers betont wird.

§ 38

In Abs. 1 ist die Frist von 30 Tagen in der Regel zu kurz, wenn das Unternehmen, an dem die stille Beteiligung besteht, ein Handelsgewerbe betreibt. Insbesondere bei Kapitalgesellschaften, an denen ebenfalls eine stille Beteiligung möglich ist, gelten nach dem Bilanzrichtliniengesetz wesentlich längere Fristen für die Aufstellung des Jahresabschlusses. Die Regelung ist deshalb nur akzeptabel, weil sie dispositiv ist und der Gesellschaftsvertrag über die stille Beteiligung etwas anderes bestimmen kann.

Sehr wichtig und neu ist die Vorschrift in § 38 Abs. 3, wonach die Einlage eines stillen Gesellschafters, die noch nicht vollständig geleistet wurde, zunächst mit seinen Gewinnanteilen aufgefüllt wird. Dies dient der Sicherung der Gläubiger und des Unternehmers.

§ 40

Auch hier ist die Frist von 30 Tagen nach Auflösung der Gesellschaft zu kurz für eine korrekte Auseinandersetzung. Die Vorschrift ist jedoch dispositiv.

II. Beförderungsvertrag

Der Entwurf übernimmt in den §§ 5-25 weitgehend das deutsche Frachtrecht, wie es in den §§ 425-452 HGB kodifiziert ist. In Deutschland spielen diese Vorschriften jedoch nur eine geringe praktische Rolle, weil sie von Spezialgesetzen für die einzelnen Beförderungsarten ergänzt und oft auch modifiziert werden (Eisenbahnverkehrsordnung, Binnenschifffahrtsgesetz, Güterkraftverkehrsgesetz, Personenbeförderungsgesetz). Dazu kommen für den grenzüberschreitenden Verkehr eine Reihe internationaler Abkommen, beispielsweise für den Güterkraftverkehr CMR und TIR sowie für den Luftverkehr das Warschauer Abkommen. Schließlich haben sich in allen Bereichen Musterbedingungen durchgesetzt, wie sie von der Internationalen Handelskammer oder der FIATA ausgearbeitet worden sind und fast regelmäßig angewandt werden. Insbesondere der Inhalt der Transportpapiere wird dort ganz eingehend geregelt.

Zum Entwurf dieses Abschnitts über den Beförderungsvertrag sind deshalb nur wenige Anmerkungen zu machen:

§ 1

Es ist sinnvoll, in dieser Vorschrift die Personenbeförderung und den Frachtvertrag generell zusammenzufassen und hilfsweise bereits auf die Vorschriften über den Auftrag zu verweisen.

§ 2

Die Worte "im vorausgehenden" sollten gestrichen werden, weil für genehmigungspflichtige Beförderungsarten stets nur die gesetzliche Haftung gelten soll und überhaupt nicht abbedungen werden darf, soweit nicht das Spezialgesetz eine Möglichkeit dazu eröffnet.

§ 3

Diese Vorschrift führt für genehmigungspflichtige Beförderungsarten den Kontrahierungszwang ein, was konsequent ist und sich teilweise auch in Deutschland findet. Früher wurden diese Tätigkeiten meist von der öffentlichen Hand als Daseinsvorsorge wahrgenommen. Bei ihrer Privatisierung mußte darauf geachtet werden, daß die allgemeine Beförderungspflicht und damit die Versorgung der Bevölkerung mit Transportleistungen gesichert blieb. Aus diesem Grunde muß der Kontrahierungszwang auch unabdingbar sein, wie sich aus § 3 Abs. 4 des Entwurfs ergibt.

§ 4

Hier sollten bei der Ausnahme "sofern nicht durch Gesetze über diese Beförderungsarten ein anderes bestimmt wird" ausdrücklich auch die internationalen Abkommen auf diesem Gebiet erwähnt werden. Sie werden zwar durch Gesetz ratifiziert und sind damit theoretisch auch in dieser Ausnahme enthalten, werden aber in der Rechtspraxis leicht übersehen. In der amtlichen Begründung des Entwurfs sollten darüber hinaus diejenigen Verkehrsabkommen ausdrücklich erwähnt werden, die im Wege der Staatennachfolge auch für die Republik Estland gelten. Damit würde für die Rechtsanwender Klarheit geschaffen.

Geprüft werden sollte auch noch, ob bei der Anwendung dieses Teils auf die Wasserbeförderung auch die Beförderung über See gemeint ist. Das Seerecht unterliegt besonderen Bedingungen und internationalen Abkommen, sodaß in der Praxis die allgemeinen Vorschriften nicht einmal hilfsweise angewandt werden können. Die Einzelheiten werden meist in ausführlichen Musterverträgen (Standardcontracts) geregelt. Wenn deshalb eine Ausnahme der Seebeförderung erwogen wird, müßte es statt "Wasser-" Binnenschifffahrt heißen.

§ 6

Hier sollte ein Hinweis auf den Gefahrguttransport erfolgen, der durch nationale und vor allem auch internationale Regelungen sehr eingehend bestimmt wird. Der Absender hat dabei besondere Informationspflichten und muß oft auch behördliche Genehmigungen beibringen.

§ 8

In Abs. 1 sollte als Ausnahme hinzugefügt werden,

"sofern eine solche Verpackung erforderlich oder üblich ist".

Beispielsweise werden Stahlröhren oder Stahlbleche unverpackt geliefert, soweit nicht der Absender wegen des besonderen Verwendungszwecks eine Sicherung gegen Flugrost für notwendig hält. Das muß jedoch gesondert zwischen den Parteien vereinbart werden. Ebenso kann die Einzelverpackung einfacher sein, wenn die Güter gemeinsam in einem Sammelcontainer transportiert werden. Bei der Benutzung von Paletten entfällt überhaupt jede Verpackung. Entscheidend sind praktisch die Handelsbräuche.

§ 10

Abs. 3 in dieser Vorschrift überschneidet sich mit § 15 Abs. 1, weil die Rückgabe des Frachtguts praktisch den Rücktritt vom Frachtvertrag bedeutet. Außerdem könnten sich bei einem solchen Rücktritt nach § 10 Abs. 3 Überschneidungen mit § 15 Abs. 2 des Entwurfs ergeben, wenn der Frachtführer zwar noch im Besitz des Gutes ist, aber schon den Frachtbrief dem Empfänger übergeben hat. Deshalb sollte § 10 Abs. 3 besser gestrichen werden. Die Materie wird in § 15 ausreichend geregelt.

§14

Die Vorschrift über den gemeinschaftlichen Frachtführer ist konsequent als gesamtschuldnerische Haftung ausgestaltet, unterscheidet sich aber anscheinend bei der Schadensverteilung von der Haftung mehrerer Frachtführer in § 13. In § 13 Abs. 3 wird der Schaden nach dem Verhältnis der Anteile an der Fracht umgelegt, in § 14 Abs. 2 dagegen nach den Anteilen an der Länge der Beförderung, die jeder der gemeinschaftlichen Frachtführer übernommen hat. Hier sollte in beiden Fällen der gleiche Maßstab für die Lastenverteilung im Innenverhältnis der verschiedenen Frachtführer genommen werden.

§ 19

Dieses Besichtigungsrecht des Empfängers vor Annahme des Gutes ist eine praktisch wichtige Ergänzung der bisherigen Bestimmungen.

§ 26

Die Sonderbestimmungen über den kombinierten Frachtvertrag sind neu und berücksichtigen die jüngste Entwicklung im internationalen Frachtgeschäft, wo die Internationale Handelskammer Einheitliche Richtlinien für ein kombiniertes Transportdokument (1987) herausgegeben hat und auch die FIATA ein übertragbares Durchkonnossement für den kombinierten Transport (FBL) benutzt. Außerdem gibt es eine Konvention der Vereinten Nationen über die internationale multimodale Güterbeförderung. Der Untertitel ist deshalb eine Bereicherung des Transportrechts.

§ 27

Die Verweisung der Haftung in § 27 Abs. 2 auf das Recht der Strecken, wo ein Schaden eintreten konnte, ist sachgerecht. Ebenso ist es im Innenverhältnis der verschiedenen Frachtführer wichtig, daß nach § 27 Abs. 3 von den Vorschriften nicht abgewichen werden kann. Damit werden schwierige rechtliche Auseinandersetzungen im internationalen Privatrecht vermieden.

§ 33

Es ist zu begrüßen, daß der kombinierte Frachtbrief an Order wie ein Orderpapier behandelt wird. Damit wird zugleich geklärt, daß alle sonstigen Frachtbriefe nur Beweischarakter haben.

§ 38

Die Haftung des Personenbeförderers ist sehr streng geregelt und geht teilweise über die Haftung nach deutschem Recht hinaus. In § 38 Abs. 1 wird praktisch nur die höhere Gewalt als Entlastungsgrund anerkannt. Davon werden nach Abs. 4 auch noch Mängel des Beförderungsmittels, des Werkstoffes oder eine Funktionsstörung ausgenommen. Ebenso wird in Abs. 5 "menschliches Versagen" von den Entlastungsgründen ausgenommen. Im Ergebnis handelt es sich deshalb hier nicht mehr um eine Verschuldenshaftung, sondern um einen Fall der Gefährdungshaftung. Das ist bei der Personenbeförderung jedoch sachgerecht, was auch die zwingende Regelung in Abs. 6 deutlich macht. Dabei ist es in Abs. 6 sehr wichtig, daß auch eine Verminderung der Nachweislast für den Personenbeförderer ausgeschlossen wird.

§ 42

Der kombinierte Personenbeförderungsvertrag entspricht modernen Anforderungen. Die Verweisung in § 42 Abs. 2 auf die Bestimmungen für die betreffende Beförderungsart bei jeder Beförderungsstrecke verteilt Rechte und Pflichten sowie vor allem die Haftung der Personenbeförderer gerecht.

III. Speditionsvertrag

Für den Speditionsvertrag hat der Entwurf die §§ 407-415 des deutschen Handelsgesetzbuches übernommen, die in Deutschland in der Praxis allerdings durch die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen verdrängt werden (ADSp samt SVS/RVS). Im internationalen Speiditionsgeschäft gelten internationale Musterbedingungen wie FCR, FCT und FIATA FCR. Auf die gesetzlichen Bestimmungen braucht in der Praxis meist nicht zurückgegriffen zu werden. Wichtig sind deshalb vor allem die zwingenden Bestimmungen dieses Teils, weil sie sich auch gegen abweichende Vereinbarungen durchsetzen.

§ 2

Wichtig ist der neueingeführte Auskunftsanspruch des Spediteurs, weil der Erfolg der Spedition von einer umfassenden Unterrichtung des Spediteurs abhängt. Bei den Begleitpapieren, welche dem Spediteur zu übergeben sind, handelt es sich heute nicht nur um die notwendigen Zolldokumente einschließlich des Ursprungszeugnisses, sondern vor allem auch um behördliche Genehmigungen bei Gefahrgut, beim Artenschutz, bei Exportgenehmigungen. Deshalb ist es richtig, daß der Versender für sämtliche Informationsmängel haftet (Abs. 3).

§ 3

In dieser Bestimmung werden in Abs. 2 und Abs. 4 häufige Mißbräuche im Speditionswesen erfaßt, wenn der Spediteur dem Versender eine höhere Fracht berechnet und Rabatte und Prämien nicht weitergibt.

Zur Versicherungspflicht in Abs. 3 ist allerdings anzumerken, daß in der Regel die Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder Handelsbräuche die Versicherung regeln. Oft wird dies sogar zwischen Versender und Empfänger ausdrücklich vereinbart. Die Nichtversicherung durch Versender oder Spediteur ist deshalb die Ausnahme.

§ 5

Hier wird für den Versender eine Erfolgshaftung eingeführt, was über die normale Haftung für Verschulden hinausgeht. Auch § 51 ADSp beläßt es bei der Verschuldenshaftung und kehrt nur die Beweislast um. In der künftigen Praxis wird deshalb § 5 des Entwurfs wahrscheinlich regelmäßig abgedungen werden.

§ 6

Auch das Rücktrittsrecht des Versenders geht sehr weit, wenn die Güter dem Spediteur noch "zur Verfügung stehen". Wenn der Spediteur nämlich den Frachtvertrag mit dem Frachtführer abgeschlossen hat und in dieser Eigenschaft als Versender nochmals nach § 15 des Beförderungsvertrages neue Weisungen geben kann, ist der Rücktritt praktisch bis zur Übergabe des Frachtbriefes oder der Güter möglich. Es scheint zweckmäßiger, daß Rück-

trittsrecht des Versenders auf die Zeit zu beschränken, in der die Güter noch "im Besitz" des Spediteurs sind. Nach Übergabe der Güter durch den Spediteur an den Frachtführer sollte der Rücktritt vom Versender selbst ausgeübt werden.

§ 9

Abs. 2 kann gestrichen werden, weil bereits in Abs. 1 vorgesehen ist, daß die Parteien den Selbsteintritt des Spediteurs als Frachtführer ausschließen können. Damit unterliegt der Selbsteintritt der Parteivereinbarung und ist nicht zwingend.

§ 10

Die zwingende Bestimmung über Anzeigepflichten des frachtführenden Spediteurs ist wichtig, Abs. 3 ist deshalb gerechtfertigt.

§ 11

Die Vorschrift ist - wahrscheinlich durch einen Übersetzungsfehler - unklar, weil der Fall des reinen Spediteurs, der Frachtverträge mit Frachtführern abschließt, und der Fall des Selbsteintritts des Spediteurs auch als Frachtführer nicht klar genug voneinander geschieden sind. Die Vorschriften betreffen nur den Fall, daß der Spediteur Frachtverträge mit Dritten abgeschlossen hat und ein Forderungsübergang auf den Versender stattfindet. Im Falle des Selbsteintritts hat der Versender unmittelbare Ansprüche gegen den Spediteur, sowohl als Spediteur wie auch als Frachtführer.

Wenn die Bestimmung vor allem die Beförderung durch einen dritten Frachtführer betrifft, ist der zwingende Charakter nach Abs. 4 wegen des gesetzlichen Forderungsübergangs notwendig.

Diese Vorschriften für den Speditionsvertrag bilden eine ausreichende Grundlage für die Praxis, werden aber wahrscheinlich durch sehr viel eingehendere Allgemeine Geschäftsbedingungen der Spediteure und Frachtführer ergänzt werden. Dabei bietet sich vor allem an, die Haftung des Spediteurs wie des Versenders durch eine Versicherungspflicht zu begrenzen, so wie dies die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen getan haben. Auf diese Weise läßt sich am besten ein Ausgleich zwischen den Rechten und Pflichten der beiden Parteien erzielen.

Handwritten signature and date 4/7

Kurzgutachten

zum Entwurf des estnischen Beförderungsvertragsrecht

- I. Der neue estnische Entwurf zum Beförderungsvertragsrecht (Beförderungsvertrag, Spedition, Lagergeschäft) lehnt sich weitgehend an den deutschen Regierungsentwurf vom 23.05.1997 (Bundesrats-Drucksache 368/97) an, der die bisherigen §§ 407 bis 452 HGB durch die §§ 407 bis 475 f ersetzen soll. Der Regierungsentwurf des deutschen Transportrechtsreformgesetzes geht wiederum auf den Bericht einer Sachverständigenkommission beim Bundesjustizministerium zurück, welche das weithin überholte deutsche Transportrecht überarbeiten und vereinheitlichen sollte. Für die Beförderung mit der Eisenbahn, im Güterkraftverkehr, in der Binnenschifffahrt oder auch im Luftverkehr sollen künftig einheitliche Regeln gelten. Lediglich das Seefrachtrecht bleibt einer gesonderten Regelung vorbehalten. Vor allem werden auch der grenzüberschreitende Verkehr und die dazu abgeschlossenen oder in Vorbereitung befindlichen internationalen Abkommen berücksichtigt. Schließlich wird auch die Beförderung gefährlicher Güter und der Schutz bei Allgemeinen Geschäftsbedingungen geregelt. Das Transportrechtsreformgesetz ist damit die modernste Zusammenfassung dieser Rechtsmaterie.

Es ist zu begrüßen, daß sich die Republik Estland bei der Neufassung ihres Rechts dieser modernen Kodifikation anschließen will. Die eingehende Regelung des Beförderungsvertrages, der Spedition und des Lagergeschäftes wird in zahlreichen praktischen Fragen Rechtssicherheit schaffen, insbesondere im Bereich der Leistungsstörungen. Ablieferungshindernisse und Verspätungen, nachträgliche Weisungen und Verletzungen von Nebenpflichten sowie besonderer Zusatzaufwand des Frachtführers, Spediteurs oder Lagerhalters, aber auch Ladezeiten und Standgelder werden so eingehend geregelt, daß Allgemeine Geschäftsbedingungen wie Individualverträge künftig sehr viel kürzer und einfacher sein können. Im Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger werden unterschiedliche Bedingungen keine Rolle mehr spielen, so daß auch der kombinierte Verkehr (Beförderung mit mehreren Verkehrsmitteln) vereinfacht wird. Auch unter wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten ist eine solche Vereinheitlichung wünschenswert, weil der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern nicht mehr durch unterschiedliche Rechtsvorschriften verzerrt wird. Die Transportwirtschaft als wichtiger Wirtschaftszweig kann optimal zusammenarbeiten.

- II. Kernstück jeder Reform des Transportrechts ist die Regelung der Haftung. Der Umfang der Haftung und die notwendigen Haftungsbeschränkungen müssen sich im Gleichgewicht halten, um den Interessen beider Vertragspartner gerecht zu werden. Bei der Beförderung von Umzugsgut ist insbesondere auf die schwächere Stellung des Verbrauchers zu achten.

Nach dem bisherigen deutschen Handelsgesetzbuch galt für die Transportverträge eine verstärkte Verschuldenshaftung. Der Frachtführer, Spediteur oder Lagerhalter trug die Beweislast dafür, daß er die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns angewandt hatte und trotzdem den Schaden damit nicht vermeiden konnte. Diese Haftung näherte sich bei Schäden, deren Ursache - wie meistens bei Beförderungsgeschäften - nicht aufgeklärt werden konnte, einer Gefährdungshaftung (vgl. §§ 407 Abs. 2 und 417 Abs. 1 i. V. m. § 390 Abs. 1 HGB; § 429 HGB).

Der deutsche Entwurf für ein Transportrechtsreformgesetz beläßt es zwar bei der Beweislastumkehr, stellt es aber bei den Haftungsausschlüssen stärker auf das Verschulden ab (vgl. §§ 426, 435 und 436E). Außerdem aber legt er nach dem Vorbild internationaler Abkommen Haftungshöchstgrenzen fest (vgl. §§ 431-433E).

Der neue estnische Entwurf schließt sich dieser Konzeption an. Er ersetzt lediglich in den §§ 28 und 29 den Begriff „leichtfertig“, der aus internationalen Konventionen übernommen worden ist, durch die bekannten und auch durch die Rechtsprechung weitgehend geklärten Begriffe „fahrlässig“ (§ 28) und vor allem „grob fahrlässig“ (§ 29). Das entspricht im übrigen auch einer Anregung des deutschen Bundesrates, der auf die Rechtsunsicherheit bei der Auslegung des international gebrauchten Begriffes „leichtfertig“ verweist und statt dessen den bekannten Begriff der groben Fahrlässigkeit vorzieht. Diese Änderung dient der größeren Klarheit und Rechtssicherheit, kommt aber auch den Interessen des Frachtführers, Spediteurs und Lagerhalters entgegen. In der Regel werden Schäden durch Mitarbeiter dieser Unternehmer verursacht, meist aber auch nur fahrlässig durch irgendwelche Nachlässigkeiten beim Be- und Entladen und beim Verstauen.

Nach dem estnischen Entwurf entfallen die Haftungsbegrenzungen bereits bei leichter Fahrlässigkeit der Mitarbeiter. Vor allem gelten dann nicht die besonderen Haftungsausschlußgründe des § 21 und der Haftungshöchstbetrag nach § 24. Das ist eine praktisch bedeutsame Verschärfung.

- III. Nach diesen beiden Vorbemerkungen bedarf es zu den Einzelvorschriften des neuen estnischen Entwurfs nur noch weniger Anmerkungen:

Beförderungsvertrag

§ 1 Abs. 3: Diese Vorschrift ist besonders wichtig, weil sie für den Eisenbahnverkehr, den Güterkraftverkehr und die Beförderung auf Binnengewässern die gleichen allgemeinen Vorschriften vorschreibt. Lediglich das Seefrachtgeschäft, das in der Regel durch internationale Abkommen einheitlich und abweichend geregelt ist, bleibt ausgenommen; deshalb brauchte auch § 449 des deutschen Reformentwurfs nicht übernommen zu werden.

§ 4 Abs. 2: Die Änderung in Satz 2 wonach der Frachtführer für seine Maßnahmen bei Gefahrgut, dessen Gefährlichkeit ihm nicht mitgeteilt worden ist, nicht ersatzpflichtig wird, ist eine sinnvolle Ergänzung, weil gerade darüber Streit zwischen den Parteien entstehen kann. Der Frachtführer kann, weil er die Gefahren des Gutes nicht im einzelnen kennt, beispielsweise überreagieren, während der Absender in Kenntnis der wirklichen Gefahren des beförderten Gutes geringere Maßnahmen für ausreichend gehalten hätte.

Der Aufwendungsersatz in solchen Fällen wird bereits durch § 8 Abs. 1 Nr. 3 geregelt und bedurfte hier keiner besonderen Erwähnung mehr.

§ 7 Abs. 2: Daß der Frachtführer für Schäden, die durch Verlust oder Beschädigung der Urkunden oder deren unrichtige Verwendung verursacht worden ist, verantwortlich ist, ist selbstverständlich, wenn mit Verantwortlichkeit nur Vorsatz und Fahrlässigkeit gemeint sind. Wenn dagegen auch Fälle der höheren Gewalt in seine Verantwortlichkeit fallen, geht die Haftung nach meiner Auffassung trotz der Haftungsbegrenzung zu weit.

§ 9: Abs. 2 gibt dem Frachtführer praktisch ein Wahlrecht, welchen Schadensersatz er bei der Kündigung des Frachtvertrages durch den Absender verlangen kann. Das ist eine sachgerechte Lösung, weil der Frachtführer die Entschädigung nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 nur dann verlangen wird, wenn er statt des gekündigten Frachtvertrages keine anderen Beförderungsverträge hat. In der Regel wird er deshalb den pauschalierten Schadensersatz nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 wählen. Das ist eine Lösung, die die deutsche Rechtsprechung bei vergleichbaren allgemeinen Geschäftsbedingungen als angemessen zugelassen hat.

In § 9 Abs. 4 fehlt noch die Verweisung auf Abs. 3. Wenn die Kündigung des Absenders auf Gründen beruht, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzuordnen sind, steht ihm auch kein Aufwendungsersatz für die Entladung des Gutes zu.

§ 12: In Abs. 2 Satz 2 muß das Wort „sein“ durch das Wort „werden“ ersetzt werden. Es handelt sich um eine nachträgliche Änderung des Beförderungsvertrages und des Frachtbriefes.

In Abs. 3 Satz 1 ist die vorgenommene Ergänzung „oder mit der in Abs. 2 vorgeschriebenen Übergabe des Frachtbriefs dem Empfänger“ nicht verständlich und schafft Rechtsunsicherheit. Das Verfügungsrecht des Absenders könnte dann zu zwei ganz verschiedenen Zeitpunkten erlöschen, nämlich zunächst einmal nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle oder später mit der Übergabe des Frachtbriefs an den Empfänger. Wenn die Ablieferungsstelle mit dem Empfänger identisch ist, ergeben sich zwar keine Schwierigkeiten. Wenn aber die Ablieferungsstelle etwa das Zollager im Lande des Empfängers ist, ist damit der Frachtvertrag erfüllt und das Verfügungsrecht des Absenders erloschen. Zwischenzeitliche Verfügungen des Absenders bis zur Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger und zur Auslösung des Zollgutes durch den Empfänger wären nicht mehr berechtigt. Diese Einfügung sollte deshalb gestrichen werden.

§ 14 Abs. 1: Die Ergänzung in § 14 Abs. 1 Satz 2 ist sehr zweckmäßig, weil damit die Normalaufwendungen des Frachtführers, die durch seine Vergütung abgegolten sind, von den Zusatzaufwendungen im Rahmen eines Frachtvertrages deutlich getrennt werden.

§ 16 Abs. 3: Die Umformulierung macht klar, daß es sich hier um eine verschuldensunabhängige Haftung bei einer besonders schwerwiegenden Vertragsverletzung handelt. Dies ist zwar eine sehr harte Sanktion, die selbst bei höherer Gewalt greift. Sie ist jedoch in diesem Fall berechtigt.

§ 18 Abs. 1: Die Verkürzung der Mindestfrist für die Verlustvermutung beim Inlandsverkehr auf drei Tage ist berechtigt, weil bereits vorher eine Verlängerung um den Zeitraum der Lieferfrist vorgesehen ist. Das genügt für den Inlandsverkehr. Bei grenzüberschreitenden Beförderungen bleibt es bei einer Mindestfrist von 30 Tagen für die Verlustvermutung. Das beschleunigt die Abwicklung von fehlgeschlagenen Beförderungen.

§ 20: Hier fehlt aus § 426 des deutschen Transportrechtsreformgesetzes der Satz 1, der einen Haftungsausschluß bei höherer Gewalt festlegt. Das mag sich daraus erklären, daß nach den §§ 28 und 29 eine Verschuldenshaftung festgelegt ist und höhere Gewalt nicht unter Verschulden fällt. Dies ist jedoch nur eine Schlußfolgerung aus diesen Bestimmungen, die den Wegfall von Haftungsbegrenzungen und Haftungsbefreiungen regeln. Es wäre deshalb sicherer, wenn in § 20 die Befreiung des Frachtführers bei Schäden wegen höherer Gewalt ausdrücklich festgeschrieben würde.

§ 24 Abs. 1: Die Begrenzung der Haftung nach internationalen Rechnungseinheiten entspricht der Praxis in internationalen Abkommen und ist gerechtfertigt. Es soll jedoch vorsorglich darauf hingewiesen werden, daß der deutsche Bundesrat diesen Betrag für die Binnenschifffahrt mit ihrem Massengeschäft für zu hoch hält.

§ 27: Diese Vorschrift ist entscheidend, um die Haftung des Frachtführers auf die Vorschriften dieses Abschnitts zu begrenzen. Dann dürfen keine außervertraglichen Ansprüche gegen ihn geltend gemacht werden. Haftungsbegrenzungen und Haftungshöchstbeträge haben nämlich sonst zur Folge, daß sich Streitigkeiten zwischen den Parteien bei einer fehlgeschlagenen Beförderung auf außervertragliche Ansprüche verlagern.

In Abs. 2 Satz 2 fehlt - wahrscheinlich infolge eines Übertragungsfehlers - das Wort „nicht“.

§ 28: Diese bereits erörterte Vorschrift hält damit, daß sie den Frachtführer für Vorsatz und Fahrlässigkeit haftbar macht, genau die Mitte zwischen dem bisherigen deutschen Transportrecht im Handelsgesetzbuch und den Vorschlägen des Transportrechtsreformgesetzes, das dem Frachtführer nur bei grober Fahrlässigkeit die Haftungsbefreiung und Haftungsbegrenzungen versagt. Diese Lösung liegt genau in der Mitte zwischen den bisherigen Haftungsregelungen nach dem HGB und den neuen

Haftungsregelungen nach dem Entwurf des Transportrechtsreformgesetzes. Der Frachtführer haftet auch weiterhin - bei Beweislastumkehr - für Vorsatz und Fahrlässigkeit. Die Haftungsbefreiungen und der Haftungshöchstbetrag wirken sich nur aus, wenn der Frachtführer nicht beweisen kann, daß er die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns angewandt hat.

§ 29: Lediglich für Ansprüche aus außervertraglicher Haftung wird eine weitere Einschränkung gemacht, wenn es sich um die Haftung der Arbeitnehmer und Angestellten handelt. Hier fallen die außervertraglichen Ansprüche erst dann weg, wenn diese Mitarbeiter grob fahrlässig gehandelt haben. Dies entspricht der Rechtsprechung des deutschen Bundesarbeitsgerichts bei Rückgriffsansprüchen des Arbeitgebers gegen seine Mitarbeiter.

§ 32 Abs. 4: Der letzte Halbsatz „oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist“ ist unzweckmäßig. Er zwingt denjenigen, der Rückgriffsansprüche geltend machen will, bereits bei der Erhebung einer Klage gegen ihn gleichzeitig eine Klage gegen den Rückgriffsverpflichteten zu erheben oder ihm den Streit zu verkünden. Das kompliziert unnötig das Verfahren bei der Abwicklung fehlgeschlagener Beförderungen. Es genügt, so wie es im Entwurf des Transportrechtsreformgesetzes vorgesehen ist, daß die Rückgriffsansprüche auch noch geltend gemacht werden können, wenn der Rückgriffsverpflichtete rechtskräftig verurteilt worden ist.

§ 36 Abs. 4: Es sollte besser in § 40 als Abs. 1 geregelt werden, daß der Ladeschein ein Warenwertpapier ist. Dann wird sofort auch § 40 verständlich, daß der Ladeschein die Ware verkörpert und daß mit der Übergabe des Ladescheins auch das Eigentum am Gute übergeht.

§ 41: Diese Vorschriften sind besonders wichtig, um eine Umgehung der gesetzlichen Regeln für die Haftung durch Allgemeine Geschäftsbedingungen auszuschließen. Das kann nur für Individualverträge, die im einzelnen ausgehandelt worden sind, zugelassen werden. Die Regelung in Abs. 2, daß der Frachtführer jedoch höchstens das Dreifache der gesetzlichen Entschädigung schuldet, schützt ihn auch vor einem unzumutbaren Druck des Absenders bei vorformulierten Vertragsbedingungen.

§ 41 Abs. 3 regelt die wichtige Frage des internationalen Privatrechts, inwieweit der Schutz vor unangemessenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen auch bei Auslandsverträgen gilt. Wenn das Transportrechtsreformgesetz und der estnische Entwurf darauf abstellen, daß nach dem Vertrag der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen, so hält sich das im Rahmen des internationalen Privatrechts, das die Mitgliedstaaten der Europäischen Union für das Schuldrecht vereinbart haben. Danach ist der Schwerpunkt des Vertrages für die Anknüpfung entscheidend. Bei einem Beförderungsvertrag im Inland kann dies auch nur das estnische Recht sein, das dann auch für Frachtverträge nach ausländischem Recht gilt.

§§ 42 ff.: Die Beförderung von Umzugsgut verdient einen besonderen Abschnitt, weil es sich hier um Verträge mit Verbrauchern handelt und weil auch die Bedingungen anders als bei reinen Handelsgeschäften sind. Auch im deutschen Recht gibt es besondere Allgemeine Geschäftsbedingungen für Umzugstransporte, im internationalen Recht Sonderbestimmungen ähnlicher Art.

§ 48: Es genügt, die Schadensanzeige auf 14 Tage nach Ablieferung zu befristen. Damit werden auch alle Fälle rechtzeitig erfaßt, in denen schon bei der Ablieferung der Verlust oder die Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar waren.

§ 49: Wichtig ist hier Nr. 1, wonach der Frachtführer den Absender auf die Möglichkeiten einer Versicherung des Gutes hinweisen muß. Eine solche Versicherung ist bei Umzugsgut allgemein üblich.

§ 50: Es ist richtig, daß hier die Haftung des Frachtführers nach den gesetzlichen Vorschriften zwingend ist. Dies muß auch für Auslandsverträge gelten, wenn Ort der Übernahme und Ort der Ablieferung des Gutes im Inland liegen.

§§ 51 ff.: Mit dem gesonderten Unterabschnitt über die „Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln“ nimmt der Entwurf auch zu den neueren Entwicklungen im Verkehrswesen ausreichend Stellung. Das deutsche Transportrechtsreformgesetz und der estnische Entwurf schließen sich damit weitgehend den international durchgesetzten Vorbildern an.

§ 55 Abs. 3: Die vertragliche Verweisung auf Seefrachtrecht kann in vielen Fällen - gerade in Estland - zweckmäßig sein. Dann dürfen allerdings nach Abs. 4 auch nicht die für die Republik Estland verbindlichen internationalen Übereinkommen ausgeschlossen werden. Das konzentriert praktisch alle Abweichungen auf die im internationalen Seefrachtrecht zugelassenen Haftungshöchstbeträge.

Spedition

§ 1: Die Regeln über den Speditionsvertrag gelten für jedermann, der eine Spedition übernimmt. Es fehlt nämlich die Einschränkung in § 452 Abs. 3 Satz 1 des deutschen Transportrechtsreformgesetzes, wonach die Spedition zum Betrieb eines Handelsgewerbes gehören muß. Der Verzicht auf diese Bestimmung entspricht allerdings auch der Regelung im Frachtvertrag des estnischen Entwurfes, die ebenfalls nicht die Kaufmannseigenschaft des Frachtführers voraussetzt.

Diese Regelung, wonach Frachtvertrag und Speditionsvertrag von jedermann geschlossen werden können, sollte noch einmal überdacht werden. Die Regeln des Entwurfs sind so detailliert, daß sie auf Kaufleute als Frachtführer oder Spediteur zugeschnitten sind. Auch beim Lagergeschäft ist die Kaufmannseigenschaft des Lagerhalters ausdrücklich vorgesehen. Es empfiehlt sich deshalb eine Gleichbehandlung aller drei Fälle.

§ 6: Der Selbsteintritt des Spediteurs gehört zu den praktisch wichtigsten Bestimmungen dieses Abschnitts. Eine entsprechende Bestimmung findet sich bereits in § 412 HGB sowie nachfolgend in § 457 des deutschen Transportrechtsreformgesetzes.

§ 9: Die Haftung des Spediteurs wird durch die Verweisungen praktisch wie die Haftung des Frachtführers behandelt. Er haftet - bei Beweislastumkehr - für Verschulden (Vorsatz und Fahrlässigkeit), kann aber auch die Haftungsausschlüsse und Haftungsbegrenzungen sowie den Haftungshöchstsatze des Frachtführers in Anspruch nehmen. Die Interessen beider Parteien sind damit ausgewogen und angemessen geregelt.

§ 13: Diese Bestimmung regelt zurecht wiederum den Schutz bei Allgemeinen Geschäftsbedingungen, auch wenn der Speditionsvertrag ausländischem Recht unterliegt.

Lagergeschäft

§ 1: Das Lagergeschäft ist bisher in den §§ 416 - 424 HGB geregelt, künftig in den §§ 466 - 475 f des deutschen Transportrechtsreformgesetzes. Bisher setzt das deutsche Recht voraus, daß der Lagerhalter gewerbsmäßig auf diesem Gebiet tätig wird. Das Transportrechtsreformgesetz fordert in § 466 Abs. 3 Satz 1 lediglich, daß die Einlagerung zum Betrieb eines gewerblichen Unternehmens gehört. Das entspricht der ersten Alternative des estnischen Entwurfs.

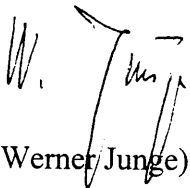
Die Entscheidung über § 1 Abs. 3 sollte im Zusammenhang mit der Frage getroffen werden, ob auch der Frachtvertrag und das Speditions-geschäft ein Handelsgewerbe voraussetzen. Diese Lösung ist vorzuziehen, weil damit auch alle Fälle erfaßt werden, in denen ein Kaufmann zwar nicht gewerbsmäßig Frachtführer, Spediteur oder Lagerhalter ist, aber im Rahmen seines Handelsgewerbes gelegentlich diese Geschäfte vornimmt. Dann bedarf es auch keiner besonderen Regelungen mehr für den Kaufmann, der z. B. Gelegenheitsspediteur (§ 415 HGB) ist. Eine weitere Einschränkung des Anwendungsbereichs dieser drei Abschnitte auf Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter, die jeweils dieses Gewerbe gewerbsmäßig betreiben, ist nicht zu empfehlen.

§ 3 Abs. 2: Hier fehlt in Abs. 2 - wahrscheinlich als Übersetzungsfehler - daß bei einer Sammelagerung die Eigentümer an den eingelagerten Sachen Miteigentum „nach Bruchteilen“ erhalten. Dies ist notwendig, wenn es in der estnischen Rechtsordnung auch ein Miteigentum „zur gesamten Hand“ geben sollte (vgl. §§ 718 und 719 BGB).

§ 11: Hier ist aus dem Entwurf des deutschen Transportrechtsreformgesetzes der § 475 a Abs. 2 nicht übernommen. Diese Bestimmung ist jedoch bei einem Indossament notwendig, auch wenn § 13 Abs. 1 für das Verhältnis von Lagerhalter und legitimiertem Besitzer des Lagerscheins auf den Lagerschein verweist. Diese spezielle Formulierung in § 475 a Abs. 2 trägt den Besonderheiten des Indossaments ausdrücklich Rechnung.

Der Sache nach gehört diese Bestimmung allerdings zu § 13 als neu eingefügter Absatz nach Absatz 1.

§ 12: Wenn § 12 Abs. 4 den Lagerschein als Warenwertpapier bezeichnet, so gehört diese Regelung praktisch zu § 16, der die Traditionsfunktion des Lagerscheins als wichtigsten Teil eines Traditionspapiers enthält. Der Lagerschein verkörpert ebenso wie der Ladeschein die Ware, die durch Indossament übertragen wird.


(RA Werner Junge)

VEOLEPING

... osa

1. jagu

Üldsätted

§ 1. Veolepingu mõiste

(1) Veoleping on leping, millega üks isik (vedaja) kohustub tasu eest vedama teisi isikuid (isikuveoleping) või asju (kaubaveoleping) ühest kohast teise.

(2) Veolepingule kohaldatakse käsundi kohta käivaid sätteid, kui käesolevas osas ei ole sätestatud teisiti.

§ 2. Lepinguvabaduse piirangud

Kui vedaja tegevuseks on vajalik tegevusluba, ei või sätteid vedaja vastutuse kohta eelnevalt välistada ega piirata, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti.

§ 3. Standardtingimused

(1) Kui vedaja tegevuseks on vajalik tegevusluba, peab ta teostama veo vastavuses tegevusloas toodud või sellega kinnitatud ning avalikkusele teatavaks tehtud standardtingimustest tulenevate nõuetega.

(2) Kui vedaja tegevuseks on vajalik tegevusluba, peab ta veo tagama vastava nõude esitamisel. Rohkem kui ühe samaaegselt esitatud nõude korral antakse eelis nõudele, mis näeb ette pikema veo.

(3) Kui standardtingimustega nähakse ette erilised soodustused, peab vedaja tagama need soodustused võrdsetel tingimustel kõigile taotlejatele.

(4) Iga kõrvalekaldumine niisugustest standardtingimustest on tühine ning standartingimused asendavad mistahes teistsugust kokkulepet, välja arvatud juhul, kui nende standardtingimustega nähakse ette erilised soodustused.

§ 4. Kohaldamine

Käesolevas osas sätestatud kohaldatakse ka õhu- ja veetranspordile ja raudtee- ning postitranspordile niivõrd, kui nende transpordiliikide kohta käivates eraldi seadustes ei ole sätestatud teisiti.

2. jagu

Kaubaveoleping

1. jaotis Üldsätted

§ 5. Mõiste

Kaubaveolepinguga kohustub vedaja temale saatja poolt üleantud kaubad kokkulepitud tasu eest ja kokkulepitud viisil vedama saatekohast sihtkohta ja need seal saajale üle andma.

§ 6. Vedajale antav teave

(1) Saatja peab vedajale täpselt teatama kauba saaja nime, sihtkoha, andmed veetavate kaupade olemuse, kaalu, arvu, pakendi ja üleandmise aja kohta ning väärtuslike esemete puhul nende väärtuse, samuti muud vedamiseks vajalikud andmed.

(2) Kui vedamiseks on vajalikud mistahes täiendavad andmed või dokumendid, iseäranis tollidokumendid, peab saatja need vedajale edastama.

§ 7. Veokiri

(1) Saatja peab vedaja nõudel andma välja veokirja, mis sisaldab järgmisi andmeid:

- 1) väljastamise aeg ja koht;
- 2) vedaja nimi ja aadress;
- 3) saaja nimi ja aadress;
- 4) sihtkoht;
- 5) kauba kirjeldus selle olemuse, kaalu, arvu ja eristavate tunnuste järgi;
- 6) vedamiseks vajalike täiendavate dokumentide loetelu;
- 7) veotasu suurus ja maksmise kord;
- 8) pooltevahelised täiendavad kokkulepped;
- 9) saatja allkiri, mis võib olla tirazeeritud.

(2) Vedaja peab saatja nõudel väljastama talle veokirja ära kirja.

§ 8. Kauba pakend

(1) Saatja peab kauba mõistuspäraselt pakendama.

(2) Väliselt äratuntavatest pakendi puudustest tulenevate tagajärgede eest vastutab vedaja, kui ta võttis kauba vedamiseks tingimusteta vastu.

(2) Väliselt mitteäratuntavatest pakendi puudustest tulenevate tagajärgede eest vastutab saatja.

§ 9. Vedamise aeg

(1) Kui vedamise aega ei ole kokku lepitud, siis määratakse aeg, mille jooksul vedaja peab vedu alustama ja selle lõpetama, kindlaks kohaliku tava järgi. Kohaliku tava puudumisel tuleb vedu teostada asjaoludele vastavalt mõistuspärase aja jooksul.

(2) Kui veo algus või selle jätkamine viibib ajutiselt asjaolude tõttu, mille eest saatja ei vastuta, võib saatja lepingust taganeda. Kui viibimise põhjustasid asjaolud, mille eest vedaja ei vastuta, peab saatja hüvitama vedamise ettevalmistamise, kauba tagastamise ja muud vedaja poolt seoses kauba vedamisega juba kantud kulud.

§ 10. Saatja vastutus ja taganemisõigus

(1) Saatja vastutab vedaja ees kõikide tagajärgede eest, mis tulenevad §-des 6 ja 7 nimetatud andmete või dokumentide puudumisest, samuti nende mittetäielikkusest või ebaõigsusest, välja arvatud juhul, kui nimetatud tagajärgede eest vastutab vedaja.

(2) Saatja peab hüvitama vedajale kahju, mida viimane kannab seetõttu, et kokkulepitud kaubad ei ole mistahes põhjusel tema käsutuses kokkulepitud ajal ja kohas.

(3) Saatja võib lepingust taganeda niikaua, kuni asjad on pandud vedaja käsutusse. Ta peab vedajale hüvitama viimase poolt taganemise tõttu kantud kahju.

§ 11. Vedaja vastutus

(1) Vedaja vastutab kauba kaotsimineku või kahjustumise eest alates kauba vastuvõtmisest kuni selle üleandmiseni või veoga hilinemise tõttu tekkinud kahju eest, kui ta ei tõenda, et kaotsimineku, kahjustumise või hilinemise toimus asjaolude tõttu, mida ei saanud korraliku vedaja hoolsusega vältida.

(2) Väärtesemete, kunstiteoste, raha või väärtpaberite kaotsimineku või kahjustumise eest vastutab vedaja ainult siis, kui kauba selline omadus või maksumus oli veoks üleandmisel näidatud.

(3) Kaupade osas, mille erilise olemuse tõttu toimub nende kaalu või suuruse vähenemine veo kestel, vastutab vedaja ainult sellise vähenemise eest, mis ületab loomulikku vähenemist, välja arvatud juhul, kui saatja või saaja tõendab, et vähenemine ei toimunud asjade erilise olemuse tõttu või et antud asjaoludel ei oleks see saanud toimuda kindlakstehtud määral. Vähenemist tuleb kauba iga üksiku ühiku puhul eraldi arvestada.

§ 12. Kahju hüvitamise ulatus

(1) Kui vedaja peab veolepingu alusel hüvitama kauba osalise või täieliku kaotsimineku, siis hüvitatakse kauba börsi- või turuhind, viimase puudumisel aga harilik väärtus, mis oleks sama liiki ja omadustega kaubal sihtkohas ajal, mil vedu oleks tulnud teostada. Hüvitusest arvestatakse maha kõik see, mis säästeti

tollimaksude ja muude sarnaste kulutuste, samuti ka veotasu maksmata jätmisega.

(2) Kauba kahjustumise korral hüvitatakse vahe kauba väärtuse kahjustatud olukorras ja kauba börsi- või turuhinna, viimase puudumise aga hariliku väärtuse, mis oleks kaubal olnud ilma kahjustusteta sihtkohas sinna toimetamise ajal, vahel. Hüvitusest arvestatakse maha kahjustumise tagajärjel tollimaksude, veotasu või muude sarnaste kulutuste osas säästetu.

(3) Kui kahju tekkis vedaja tahtluse või raske hooletuse tagajärjel, võib temalt nõuda kogu tekkinud kahju hüvitamist.

§ 13. Mitme vedaja vastutus

(1) Kui vedaja annab veo, milleks ta on kohustunud, teostamiseks kauba üle teisele vedajale, vastutab ta veo teostamise eest kuni kauba toimetamiseni saajani.

(2) Järgnev vedaja astub kauba vastuvõtmisega esialgse veokirja alusel saatja suhtes kaubaveolepingusse ja võtab endale sellega iseseisva kohustuse teostada vedu vastavalt veokirja sisule.

(3) Kui üks osalevatest vedajatest peab vastavalt käesolevas jaos sätestatule hüvitama kahju, kuulub talle tagasinõudeõigus isiku vastu, kes vastutab kahju tekkimise eest. Kui viimast ei saa kindlaks teha, kannavad osalevad vedajad kahju ühiselt proportsionaalselt nende osaga veotasus, välja arvatud juhul, kui tehakse kindlaks, et kahju tekkis nende veo osal.

§ 14. Ühised vedajad

(1) Kui kaubad võetakse vedamiseks ühiselt ühe lepingu alusel ühiste vedajate poolt, vastutavad vedajad solidaarselt lepingu täitmise eest saatekohast sihtkohani.

(2) Vedajal, kes on kostjaks seoses vastutusega teise vedaja teo või tegevusetuse eest, on tagasinõude õigus teiste vedajate vastu kas üksikult või ühiselt. Kõik ühised vedajad vastutavad kahju eest proportsionaalselt nende osale veo pikkuses, välja arvatud need vedajad, kes tõendavad, et kahju ei tekkinud nende veo osal. Kui tehakse kindlaks, et kahjulik sündmus saabus ühe vedaja veo osal, vastutab see vedaja kogu kahju eest.

(3) Ühistel vedajatel on õigus nõuda kirjelduse kandmist veokirja või eraldi dokumenti kaupade seisukorra kohta ajal, mil need neile üle anti. Sellise kirjelduse puudumisel eeldatakse, et vedajad on saanud asjad heas seisukorras ja vastavuses veokirjaga.

§ 15. Saatja käsutusõigus

(1) Saatja võib anda vedajale korraldusi pidada kaup kinni, tagastada see või toimetada veokirjas näidatust erinevale saajale. Niisuguse käsutamisega tekkivad täiendavad kulutused peab ta vedajale hüvitama.

(2) Saatja käsutusõigus lõpeb, kui peale kauba saabumist sihtkohta antakse veokiri üle saajale või kui saaja esitab nõude vedaja vastu vastavalt §-le

17. Vedaja peab sellisel juhul arvestama ainult saaja korraldusi. Selle kohustuse rikkumisel vastutab vedaja kauba eest saaja ees.

(3) Kui vedaja on saatjale väljastanud veokirja ära kirja, ei saa saatja käsutada vedamiseks üleantud kaupu, välja arvatud juhul, kui ta pakub vedajale sellist ära kirja uute märgete tegemiseks. Viimased peavad olema vedaja poolt alla kirjutatud.

§ 16. Saaja õigused enne kauba saabumist

Saajal on enne kauba saabumist sihtkohta vedaja suhtes õigus võtta tarvitusele kõik kauba säilimiseks vajalikud abinõud ja anda vedajale selle saavutamiseks vajalikke korraldusi. Kauba väljaandmist enne selle sihtkohta jõudmist võib ta nõuda üksnes juhul, kui saatja on teda selleks volitanud.

§ 17. Vedaja ja saaja õigused ja kohustused pärast kauba saabumist

(1) Saaja võib pärast kauba saabumist sihtkohta esitada vedaja vastu oma nimel kõik veolepingust tulenevad nõuded vedaja kohustuste täitmiseks, sõltumata sellest, kas ta tegutseb seejuures enda või teise isiku huvides. Iseäranis võib saaja nõuda vedajalt veokirja ja kauba üleandmist, välja arvatud juhul, kui saatja on kehtivalt andnud vedajale vastavalt §-le 15 veel lubatava vastupidise korralduse.

(2) Vedaja peab transporditud kauba andma saajale üle seisukorras, milles ta selle vastu võttis. Kauba peab andma üle lepinguga määratud kohas, ajal ja viisil, niisuguse määramise puudumisel aga vastavalt tavale.

(3) Kui kaupa ei pea üle andma saaja aadressil, peab vedaja talle viivitamata teatama kauba saabumisest.

(4) Kauba ja veokirja vastuvõtmisega kohustub saaja maksma vedajale veotasu ja muud kulutused vastavalt lepingule ja veokirjale.

§ 18. Takistus kauba üleandmisel

(1) Kui kauba saajat ei saa kindlaks teha või kui ta keeldub kauba vastuvõtmisest või kui ilmneb muu üleandmistakistus, peab vedaja sellest viivitamata saatjale teatama, taotlema temalt korraldusi ning hoolitsema temale üleantud kaupade eest.

(2) Kui saatjale teatamine ei ole võimalik või kui saatja viivitab korralduste andmisega või kui korraldusi ei ole võimalik täita, on vedajal õigus saaja riisikol ja kulul kaupa hoida või ladustada see kolmanda isiku juures üldosa §-s 101 a sätestatud korras. Kui kaup on riknev, võib vedaja lasta kauba müüa vastavalt üldosa §-le 102.

(3) Kauba ladustamisest või müügist peab vedaja viivitamata teatama saatjale ja saajale. Teatamata jätmise korral peab vedaja hüvitama tekkinud kahju, välja arvatud juhul, kui teatamine ei ole võimalik.

§ 19. Kauba ülevaatamine

Saajal on enne kauba vastuvõtmist õigus teha omal kulul kindlaks transporditud kauba samasus ja seisukord.

§ 20. Vedaja vastu suunatud nõuete lõppemine

(1) Kui veotasu on makstud ja muud veoga seotud nõuded täidetud ning kaup on vastu võetud, lõpevad kõik veolepingust tulenevad nõuded vedaja vastu, välja arvatud juhul, kui enne kauba vastuvõtmist oli kindlaks tehtud selle kaotsimineku või kahjustumise.

(2) Seoses kauba kaotsimineku või kahjustumisega, mis ei ole vastuvõtmisel väliselt arusaadav, võib vedaja vastu nõudeid esitada ka peale kauba vastuvõtmist ja veotasu maksmist, kui kaotsimineku või kahjustumise tekkis ajavahemikul kauba vastuvõtmisest vedaja poolt kuni selle üleandmiseni ja kaotsimineku või kahjustumise kindlakstegemisest teatati viivitamata peale selle avastamist ja mitte hiljem kui ühe nädala jooksul peale kauba vastuvõtmist.

(3) Saaja poolt taotletud kaotsimineku või kahjustumise kindlakstegemise kulud kannab vedaja, kui tehakse kindlaks kaotsimineku või kahjustumise, mille eest vedaja peab maksma hüvitust.

(4) Vedaja ei või tugineda käesolevas paragrahvis sätestatule, kui ta põhjustas kaotsimineku või kahjustumise tahtlikult või raske hooletuse tõttu.

§ 21. Aegumine

Vedaja vastu suunatud kauba kaotsimineku, kahjustumise või kauba üleandmisega hilinemisest tulenevate nõuete aegumisele kohaldatakse vastavalt speditsoonilepingu §-s 13 sätestatut. Esimeses lauses sätestatu ei kehti § 13 3. lõikes nimetatud nõuete suhtes.

§ 22. Kinnipidamisõigus

(1) Vedajale kuulub kõigi veolepingust tulenevate nõuete, eriti veotasu, tollimaksude ja muude kulutuste tagamiseks kinnipidamisõigus veetavale kaubale.

(2) Kinnipidamisõigus kuulub vedajale niikaua, kuni kaup on veel tema valduses, iseäranis kui ta võib kaupa käsutada konossementi või muu sarnase dokumendi vahendusel.

(3) Vedajal on kinnipidamisõigus ka peale kauba üleandmist, kuivõrd ta esitab kinnipidamisõiguse teostamiseks avalduse kohtule kolme päeva jooksul peale kauba üleandmist ja kaup on veel saaja valduses.

(4) Kinnipeetava kauba müügist peab vedaja teatama saajale.

(5) Vedajal ei ole kauba kinnipidamisõigust, kui saaja veolepingust tuleneva vaieldava nõude katteks vaieldava summa deponeerib. Vedajal on siis kinnipidamisõigus deponeeritud summale.

§ 23. Mitme vedaja õigused ja kohustused

(1) Kui veokirjas ei ole ette nähtud teisiti, peab viimane vedaja kauba üleandmisel sisse nõudma ka eelnevate vedajate nõuded, samuti kaubaga seotud maksed ning teostama eelnevate vedajate õigused, muuhulgas ka kinnipidamisõiguse. Eelnevate vedajate kinnipidamisõigus kehtib niikaua kuni viimase vedaja kinnipidamisõigus.

(2) Kui eelnev vedaja rahuldati järgneva poolt, läheb tema nõue ja kinnipidamisõigus viimasele üle.

(3) Samal viisil läheb speditööri nõue ja kinnipidamisõigus üle järgnevale speditöörile ja järgnevale vedajale.

§ 24. Kauba üle andnud vedaja vastutus

Kui vedaja andis kauba üle veotasu ja muid kaubaga seotud makseid saamata ning kui ta ei esita kolme päeva jooksul peale üleandmist avaldust kohtule kinnipidamisõiguse teostamiseks, vastutab ta eelnevate vedajate ja speditöörile ning samuti saatja ees nende nõuete täitmise eest. Nii tema kui kõik eelnevad vedajad ja speditöörid kaotavad tagasinõudeõiguse eelnejate vastu. Nõue kauba saaja vastu jääb kehtima.

§ 25. Komisjonäri, speditööri ja vedaja kinnipidamisõigus

Kui samale kaubale on mitu seadusest tulenevat komisjonärile, speditöörile või vedajale kuuluvat kinnipidamisõigust, eelneb kauba ärasaatmisest või vedamisest tekkinud kinnipidamisõiguste hulgas hiljem tekkinud kinnipidamisõigus varem tekkinule.

2. jaotis

Erisätted kombineeritud kaubaveolepingule

§ 26. Mõiste

(1) Kombineeritud kaubaveolepinguga kohustub vedaja ühes ja samas lepingus teostama veo mitme erineva transpordi liigi kaudu.

(2) Kombineeritud kaubaveolepingu korral kohaldatakse iga üksiku transpordi liigi osas seaduses selle liigi kohta sätestatud.

§ 27. Kombineeritud vedaja vastutus

(1) Kui kombineeritud vedaja ei anna kaupu üle sihtkohas viivitusega ja seisukorras, milles ta need sai ja kui ei ole kindlaks tehtud, kus kaotsimineku, kahjustumise või viivituse põhjustanud asjaolu aset leidis, vastutab ta sellest

tuleneva kahju eest, välja arvatud juhul, kui ta tõendab, et ei ole selle asjaolu eest vastutav ühelgi veo osal, kus kaotsimineku, kahjustumine või viivitus võis aset leida.

(2) Kui kombineeritud vedaja vastutab kaotsiminekest, kahjustumisest, viivitusest või mistahes muust kahjustavast asjaolust tuleneva kahju eest ja kui ei ole kindlaks tehtud, kus kahju põhjustanud asjaolu tekkis, määratakse tema vastutus vastavalt sätetele, mida kohaldatakse sellele veo osale või nendele veo osadele, kus see asjaolu võis tekkida.

(3) Iga käesolevast paragrahvist kõrvalekalduv kokkulepe on tühine.

§ 28. Kombineeritud veokiri

(1) Saatja poolt enne kaupade kombineeritud vedaja käsutusse panemist väljendatud nõudmisel peab kombineeritud vedaja koostama veo kohta käiva dokumendi (kombineeritud veokiri), mille ta kuupäevastab, kirjutab alla ja annab üle saatjale. Allkiri võib olla tirazeeritud.

(2) Kombineeritud veokirjas peab olema märgitud:

1) saatja;

2) veoks vastuvõetud kaubad koos nende üldise olemuse kirjeldusega tavapärasel vormis;

3) kaupade arv, kaal, maht ja tähistus;

4) koht, kus kombineeritud vedaja võttis asjad vedamiseks vastu;

5) koht, kuhu kombineeritud vedaja kohustub asjad vedama;

6) saaja, kes saatja valikul on näidatud nimeliselt või muul viisil või saatja või muu isiku käsul või esitamisel. Ainult sõna "käsul" loetakse näitavat saatja käsku;

7) kombineeritud vedaja;

8) kombineeritud veokirja eksemplaride arv, kui välja on antud rohkem kui üks eksemplar;

9) muud andmed kombineeritud vedaja ja saatja kokkuleppel.

(3) Saatja tagab tema poolt esitatud andmete õigsuse kaupade vastuvõtmise ajal.

(4) Pooled peavad teineteisele hüvitama kahju, mida nad kannavad teises lõikes nimetatud andmete puudulikkuse tõttu.

§ 29. Kombineeritud veokirja eksemplarid

Kombineeritud veokirja üleantavad eksemplarid, milles on märgitud, kui palju selliseid eksemplare on kokku välja antud, kehtivad kõik ka teiste eksemplaride jaoks. Mitte üleantavad eksemplarid peavad olema sellistena märgistatud.

§ 30. Kombineeritud veokiri muu dokumendina

(1) Selle veo osa suhtes, mis vastavalt kombineeritud kaubaveolepingule toimub merel või siseveel, loetakse kombineeritud veokiri konossementiks.

(2) Selle veo osa suhtes, mis vastavalt kombineeritud kaubaveolepingule toimub teel, raudteel või õhus, loetakse kombineeritud veokiri sellise veo jaoks

mõeldud dokumendiks, kui see vastab niisugusele dokumendile kehtestatud nõuetele.

§ 31. Kombineeritud veokiri ja kombineeritud kaubaveoleping

Kui on sõlmitud kombineeritud kaubaveoleping ja välja antud kombineeritud veokiri, kehtivad kombineeritud vedaja ja saatja vahelistes suhetes kombineeritud kaubaveolepingu tingimused ja mitte kombineeritud veokirja tingimused, välja arvatud § 34 2.lõike 2. lause osas. Välja arvatud § 34 1. lõikes sätestatud kombineeritud veokirja kinnipidamisnõude osas, on kombineeritud veokiri sellisel juhul üksnes kaupade kombineeritud vedaja poolt vastuvõtu tõendiks.

§ 32. Kombineeritud veokirja sisu

(1) Kombineeritud veokiri on tõend asjaolu kohta, et kombineeritud vedaja on kaubad vastu võtnud selles kirjeldatud seisukorras, kui ei ole tõendatud vastupidist. Vastupidise tõendamine ei ole lubatud, kui kombineeritud veokiri on üle antud heausksele kolmandale isikule.

(2) Kui kombineeritud veokiri sisaldab märget "olemus, arv, kaal, maht või tähistus teadmata" või mistahes muud sarnase toimega märget, ei ole nimetatud andmed kombineeritud veokirjas märgitud kaupade kohta kombineeritud vedajale siduvad, välja arvatud juhul, kui on tõendatud, et ta teadis või pidi teadma asjade olemust, arvu, kaalu, mahtu või tähistust.

(3) Kui kombineeritud veokiri ei kirjelda kaupade välist nähtavat seisukorda, eeldatakse, et kombineeritud vedaja on selle kauba vastu võtnud heas seisukorras niivõrd, kui see on väliselt nähtav. Vastupidise tõendamine on lubatud ka kolmanda isiku suhtes.

(4) Kombineeritud veokirjas märgitud väärtuse puhul eeldatakse, et see on kauba väärtus.

(5) Kombineeritud veokirjas sisalduvad andmed loetakse sisaldavaks ainult neid tingimusi, mis on selgelt teadasaadavad isikule, kelle suhtes nendele tingimustele võib tugineda. Nendele tingimustele võib tugineda üksnes isik, kes selle isiku, kelle vastu nendele tingimustele võib tugineda, kirjalikul nõudel on talle need tingimused viivitamata saatnud.

(6) Konossementide suurema tõendusliku jõu andvad sätted jäävad kehtima.

(7) Igasugune käesoleva paragrahvi 5. lõikes sätestatust erinev kokkulepe on tühine.

§ 33. Kombineeritud veokirja üleandmine

(1) Kombineeritud veokiri käskijale antakse üle käskväärtpaberite üleandmise sätete järgi.

(2) Kombineeritud veokirja üleandmine enne seal märgitud kaupade üleandmist vedaja poolt kehtib kui nende kaupade üleandmine.

§ 34. Kombineeritud veokirja valdaja õigused ja kohustused

(1) Kui välja on antud kombineeritud veokiri, võib üksnes selle valdaja nõuda kombineeritud vedajalt kaupade üleandmist vastavalt kombineeritud vedaja kohustustele, välja arvatud juhul, kui valdaja ei ole valdust saanud õiguspäraselt. Kahjustamata õigust üleandmisele on üksnes valdajal õigus nõuda ainult kahjutasu, kui kombineeritud vedaja vastutab oma kohustuse anda asjad üle sihtkohas viivituseeta ja seisukorras, milles ta need vastu võttis, täitmata jätmise eest.

(2) Kombineeritud vedajal on õigus ja kohustus tugineda kombineeritud veokirja tingimustele kombineeritud veokirja valdaja vastu, kes ei ole saatja. Ta võib iga kombineeritud veokirja hoidja vastu esitada kombineeritud veokirjast selgelt teadasaadavaid õiguseid täitmisele. Kombineeritud veokirja valdaja vastu, kes on ühtlasi ka saatja, võib kombineeritud vedaja tugineda lisaks ka kombineeritud kaubaveolepingu ja tema ja saatja vahelise isikliku suhte tingimustele.

3. jagu

Isikuveoleping

§ 35. Mõiste

(1) Isikuveo leping on leping, millega vedaja kohustub vedama ühte või mitut isikut (reisijad).

(2) Isikute vedu hõlmab ainult ajavahemikku, mille kestel reisija asub transpordivahendil või on sellele asumis või sellelt lahkumas.

(3) Lisaks hõlmab isikute vedu alusel ajavahemikku, mille jooksul reisijat veetakse mööda vett kailt aluseni ja aluselt kaini, kui selle maksumus on arvatud veotasu sisse või kui selleks lisaveoks kasutatav alus on antud reisija käsutusse vedaja poolt. Siiski ei hõlma vedu ajavahemikku, mille kestel reisija asub pontoonil, laadimisdokil, kaitserambil või muul rajatisel kai ja aluse, mille pardale ta veetakse või veeti, vahel, samuti terminaalil või kail või mistahes muul sadamarajatisel.

§ 36. Pagas

(1) Pagasiks on asjad, mida vedaja kohustub vedama seoses tema poolt sõlmitud isikuveolepinguga, välja arvatud asjad, mida veetakse vastavalt kaubaveolepingule.

(2) Käsipagas on pagas, kaasa arvatud elusloomad, mis on reisijal endaga kaasas kui asjad, mida on lihtne kanda või muul viisil kaasa võtta, kui erinevate transpordi liikide kohta käivate eeskirjadega ei ole ette nähtud teisiti.

(3) Käsipagasi vedu hõlmab ainult ajavahemikku, mille kestel käsipagas on transpordivahendil, laetakse selle peale või sellelt maha, samuti ka ajavahemikku, mille kestel käsipagas on vedaja hoole all.

(4) Lisaks hõlmab käsipagasi vedu alusega ajavahemikku, mille kestel käsipagasi veetakse mööda vett kailt aluseni või aluselt kaini, kui selle maksumus on arvatud veotasu sisse või kui selleks lisaveoks kasutatav alus on antud reisija käsutusse vedaja poolt. Siiski ei hõlma vedu ajavahemikku, mille kestel käsipagas asub pontoonil, laadimisdokil, kaitserambil või muul rajatisel kai ja aluse, mille pardale see veetakse või veeti, vahel, terminaalil või kail või mistahes muul sadamarajatisel, välja arvatud juhul, kui käsipagas on seal vedaja hoole all.

§ 37. Abilised

Kui isikud, kelle abi vedaja kasutab oma kohustuste täitmisel, osutavad reisija nõudel teenuseid, milleks vedaja ei ole kohustatud, loetakse nad tegutsevaks reisija korraldusel, kellele nad teenuseid osutavad.

§ 38. Vedaja vastutus

(1) Vedaja vastutab seoses veoga aset leidnud reisija surma või kehavigastusega põhjustatud kahju eest, samuti pagasi, mida reisija endaga kaasas kannab, kaotamineku või kahjustamise eest, välja arvatud juhul, kui kahju tekkis asjaolu tõttu, mida hoolikas vedaja ei oleks olnud võimeline vältima ja mille tagajärgi ta ei oleks olnud võimeline ära hoidma.

(2) Vedaja ei vastuta kahju eest ulatuses, milles ta tõendab, et kahju tekkis või selle tekkimisele aitas kaasa reisija tahtlus või hooletus.

(3) Vedaja ei vastuta mingi kahju eest reisija poolt transpordivahendi pardale toodud asjadele, mida ta ei oleks pardale lubanud, kui ta oleks teadnud nende olemust või seisundit, ja mille eest ta ei ole välja andnud vastuvõtukiitust, kui reisija teadis või pidi teadma, et vedaja ei lubaks nende asjade vedu. Sellisel juhul vastutab reisija kõikide kulutuste ja kahju eest, mis tekkisid vedajale seoses veo pakkumise või vedamisega.

(4) Vedaja ei saa tugineda ühegi vedamiseks kasutatud transpordivahendi või materjali puudusele või toimimise häirele eesmärgiga vabastada end vasututusest reisijale surma või kehavigastusega tekitatud kahju eest.

(5) Transpordivahendi juhi füüsiline või vaimne võimetus, nagu ka puudus või häire tema poolt vedamiseks kasutatud transpordivahendis või materjalis loetakse asjaoluks, mida hoolas vedaja oleks olnud võimeline vältima ja mille tagajärgi niisugune vedaja oleks olnud võimeline ära hoidma.

(6) Kokkulepped, millega välistatakse või piiratakse käesolevas paragrahvis sätestatud vedaja vastutust või vähendatakse tema tõendamiskoormist, on tühi.

§ 39. Teise lepingupoole vastutus

Teine pool peab hüvitama vedajale kahju, mida viimane kannab seetõttu, et reisija ei ole mistahes põhjusel õigeaegselt veoks valmis või vedaja poolt veoks nõutavad reisija kohta käivad dokumendid ei ole mistahes põhjusel kohastena kättesaadavad.

§ 40. Vedaja ülesütlemisõigus

(1) Kui enne vedu või selle ajal tekivad või tulevad teise lepingupoole või reisija poolel ilmsiks asjaolud, mida vedaja ei pidanud lepingu sõlmimise ajal teadma, kuid mis, kui ta oleks neid teadnud, oleksid andnud talle mõistuspärased alused lepingu sõlmimata jätmiseks või selle sõlmimiseks teistsugustel tingimustel, on vedajal õigus leping üles öelda ja kõrvaldada reisija transpordivahendilt.

(2) Ülesütlemine toimub teatega teisele lepingupoolele või reisijale ja leping loetakse üles öelduks esimesena saadud teate vastuvõtmisest.

(3) Pärast lepingu ülesütlemist peavad pooled vastavuses mõistuspärasuse ja õigluse nõuetega hüvitama teineteisele ülesütlemise tagajärjena tekkinud kahju.

§ 41. Teise lepingupoole ülesütlemisõigus

(1) Teisel lepingupoolel on alati õigus leping üles öelda. Ta peab hüvitama vedajale kahju, mida viimane kannab ülesütlemise tõttu.

(2) Teine lepingupool ei või oma ülesütlemisõigust teostada, kui transpordivahendi reis seetõttu hilineks.

(3) Ülesütlemine toimub teatamisega vedajale ja leping loetakse üles öelduks teate vastuvõtmisest.

§ 42. Kombineeritud isikuveo leping

(1) Kombineeritud isikuveo leping on isikuveo leping, millega vedaja (kombineeritud vedaja) kohustub ühes ja samas lepingus teostama veo osaliselt merel, siseveel, teel, raudteel või muud transpordi liiki kasutades.

(2) Kombineeritud isikuveo lepingus kohaldatakse igale veo osale vastava transpordi liigi kohta käivaid sätteid.

VÕLAÕIGUSSEADUS

.... osa

Speditsoonileping

§ 1. Mõiste

(1) Speditsoonileping on leping, millega üks isik (speditöör) kohustub teise isiku (saatja) suhtes hoolitsema oma nimel ja saatja arvel kaupade vedamise eest vedajate kaudu, sealhulgas sõlmima vedajatega veolepingud.

(2) Speditööri õigustele ja kohustustele kohaldatakse komisjonilepingus komisjonäri kohta sätestatud niivõrd, kui käesolevast osast ei tulene teisiti.

§ 2. Speditöörile antav teave

(1) Kui vedamiseks on vajalikud mistahes täiendavad andmed või dokumendid, iseäranis tollidokumendid, peab saatja need speditöörile edastama.

(2) Speditööril on õigus kontrollida, kas temale esitatud andmed on õiged ja täielikud.

(3) Saatja vastutab speditööri ees kõikide tagajärgede eest, mis tulenevad käesolevas paragrahvis nimetatud andmete või dokumentide puudumisest, samuti nende mittetäielikkusest või ebaõigsusest, välja arvatud juhul, kui nimetatud tagajärgede eest vastutab speditöör.

§ 3. Speditööri kohustused

(1) Speditöör peab tee, transpordivahendi, transpordi viisi, vedaja ning vahespeditööri valikul järgima saatja korraldusi, nende puudumisel tegutsema saatja parimates huvides korraliku ettevõtja hoolsusega.

(2) Speditööril ei ole õigust arvestada saatjale kõrgemat veotasu, kui on kokku lepitud vedajaga.

(3) Speditöör ei pea kaupa kindlustama, kui saatja korraldusest või tavast ei tulene teisiti.

(4) Speditööri poolt omandatud preemiad, hinnaalandused ja sooduskursid arvestatakse saatja kasuks, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

§ 4. Speditsoonitasu

(1) Speditöörile soorituse tegemise eest võlgnetav tasu (speditsoonitasu) määratakse poolte kokkuleppel, selle puudumisel aga vastavalt selle koha tavale, kus speditsoon teostatakse.

(2) Speditöör võib nõuda speditsoonitasu maksmist, kui kaup on üle antud vedajale vedamiseks.

§ 5. Saatja vastutus

Saatja peab hüvitama speditöörile kahju, mida viimane kannab seetõttu, et kokkulepitud kaubad ei ole mistahes põhjusel tema käsutuses kokkulepitud ajal ja kohas.

§ 6. Taganemine

Saatja võib lepingust taganeda niikaua, kuni asjad on pandud speditööri käsutusse. Ta peab speditöörile hüvitama viimase poolt taganemise tõttu kantud kahju.

§ 7. Kinnipidamisõigus

(1) Speditöörile kuulub kõigi veolepingust tulenevate nõuete, eriti veotasu, tollimaksude ja muude kulutuste, samuti ka kauba osas antud ettemaksete tagamiseks kinnipidamisõigus veetavale kaubale.

(2) Kinnipidamisõigus kuulub speditöörile niikaua, kuni kaup on veel tema valduses, iseäranis kui ta võib kaupa käsutada konossementi või muu sarnase dokumendi vahendusel.

(3) Speditööril ei ole kauba kinnipidamisõigust, kui saaja veolepingust tuleneva vaieldava nõude katteks vaieldava summa deponeerib. Speditööril on siis kinnipidamisõigus deponeeritud summale.

§ 8. Mitu speditööri

(1) Kui speditöör kasutab lepingu täitmisel teist speditööri, lähevad viimasele üle eelneva speditööri õigused, iseäranis kinnipidamisõigus.

(2) Kuivõrd eelneva speditööri nõue rahuldatakse järgneva isiku poolt, läheb eelneva speditööri nõue ja kinnipidamisõigus üle järgnevale isikule. Sama kehtib vedaja nõude ja kinnipidamisõiguse suhtes niivõrd, kui teine speditöör tema rahuldab.

§ 9. Speditöör vedajana

(1) Speditööril on õigus kauba vedu ise teostada, kui ei ole kokku lepitud teisiti. Kui ta kasutab seda õigust, kuuluvad talle ka vedaja õigused ja kohustused, muuhulgas võib ta nõuda speditatsioonitasu, speditatsioonilepingu täitmisel tavaliselt ette tulevaid kulutusi ja tavalist veotasu.

(2) Iga käeolevast paragrahvist erinev kokkulepe on tühine.

§ 10. Speditööri teatamiskohustus

(1) Kui kaupu ei anta sihtkohas üle viivitusega ja seisundis, milles need on antud speditööri käsutusse, peab viimane juhul, kui ta ise täitis veolepingu, mille ta pidi sõlmima teise isikuga, viivitamata sellest saatjale teatama.

(2) Kui speditöör ei täida esimeses lõikes sätestatud kohustust ja kui selle tagajärjel ei esitata nõuet tema kui vedaja vastu õigeaegselt, võlgneb ta peale kahju, mida saatja on nõude õigeaegse esitamata tagajärjel muul viisil kandnud, ka hüvituse, mis on võrdne kahjuga, mida tal oleks tulnud maksta, kui tema kui vedaja vastu oleks nõue esitatud õigeaegselt.

(3) Käesolevast paragrahvist erinev kokkulepe on tühine.

§ 11. Saatja õigused veo teostamisel speditööri poolt

(1) Kui kaupu ei anta sihtkohas üle viivitusega ja seisundis, milles need on antud speditööri käsutusse, peab viimane juhul, kui ta ise täitis veolepingu, mille ta pidi sõlmima teise isikuga, viivitamata saatjale teatama, missugused veolepingud ta on oma kohustuse täitmiseks sõlminud. Ta peab samuti andma saatja käsutusse kõik dokumendid ja andmed, mis on tema käsutuses või mida ta saab mõistuspäraselt muretseda, eeldusel, et need võivad olla vajalikud tekkinud kahju eest hüvituse saamiseks.

(2) Koos speditööriga tegutsenud isiku suhtes omandab saatja õigused, mis tal oleksid olnud, kui ta oleks ise saatjana lepingu sõlminud, arvates ajast, mil ta teeb speditöörile selgelt teatavaks, et ta soovib neid õiguseid kasutada. Ta võib pöörduda kohtu poole tingimusel, et ta esitab speditööri või viimase pankroti korral tema pankrotihalduri poolt väljastatud tahteavalduse selle kohta, et tema ja speditööri vahel oli sõlmitud leping nimetatud kaupade vedamiseks.

(3) Kui speditöör ei täida esimeses lõikes nimetatud kohustust, võlgneb ta lisaks kahjule, mida saatja on selle kohustuse täitmata jätmise tagajärjel muul viisil kandnud, veel hüvituse, mis on võrdne kahjutasuga, mida saatja oleks temalt saanud omandada, kui ta oleks ise täitnud tema poolt sõlmitud lepingu, millest on lahutatud kahju, mille saatja oleks võinud omandada vedajalt.

(4) Iga käesolevast paragrahvist erinev kokkulepe on tühine.

§ 12. Speditsioon kindlaksmääratud veokuludega

(1) Kui speditöör leppis saatjaga kokku kindlas veokulude määras, on tal ainult vedaja õigused ja kohustused. Speditsioonitasu võib ta nõuda ainult siis, kui see on eraldi kokku lepitud.

(2) Kui speditöör teostab kauba ärasaatmise koos teiste saatjate kaubaga ühe koondkaubaveolepingu alusel, mis on sõlmitud speditööri enda arvel, kohaldatakse 1. lõikes sätestatud ka siis, kui ei saavutatud kokkulepet veokulude kindlaksmääratud suuruse osas. Speditöör võib sellisel juhul nõuda asjaoludele vastavalt mõistuspäraselt veotasu, maksimaalselt aga kauba eraldi sihtkohta toimetamisele vastavat tavalist veotasu.

§ 13. Aegumine

(1) Kauba kaotsimineku, kahjustumisest või kauba kohaletoimetamisega viivitamisest tulenevad nõuded speditööri vastu aeguvad ühe aastaga.

(2) Aegumine algab kahjustumise või osalise kaotsimineku korral päevast, millal toimus kohaletoimetamine, täieliku kaotsimineku või kohaletoimetamisega viivitamise korral aga päevast, mil pidi toimuma kohaletoimetamine.

(3) Esimeses lõikes nimetatud nõuded võib aegumistähtaaja möödumisel tasaarvestada üksnes juhul, kui eelnevalt oli täielikust või osalisest kaotsimineku, kahjustumisest või kohaletoimetamisega viivitamisest speditöörile teatatud või talle teade saadetud.

(4) Käesolevas paragrahvis sätestatud ei kohaldata, kui speditöör põhjustas kauba kaotsimineku, kahjustumise või kohaletoimetamisega viivitamise tahtlikult.

..... peatükk
Veoleping

Esimene jagu
Üldsätted

§ 1 Kaubaveoleping

- (1) Kaubaveolepinguga kohustub vedaja vedama kauba sihtkohta ning väljastama selle saajale.
- (2) Saatja kohustub maksma kokkulepitud tasu.
- (3) Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse, kui kaupade vedu tuleb teostada maal, sealhulgas raudteel või siseveel.

§ 2 Veokiri

- (1) Vedaja võib saatjalt nõuda veokirja väljastamist, mis sisaldab järgmisi andmeid:
1. veokirja väljastamise koht ja päev;
 2. saatja nimi ja aadress;
 3. vedaja nimi ja aadress;
 4. kauba ülevõtmise koht ja päev, üleandmiseks ettenähtud koht;
 5. saaja nimi ja aadress ning kontaktaadress vedaja jaoks;
 6. kauba liigi üldine tähistus ja pakendi liik, ohtlike kaupade puhul tähistus vastavalt kehtivatele eeskirjadele, nende puudumisel üldiselt tunnustatud tähistus;
 7. kaubaühikute arv, tähistused ja numbrid;
 8. kauba brutokaal või muud andmed kauba koguse kohta;
 9. kokkulepitud tasu ja kuni üleandamiseni tekkivad kulud, märke tasu maksmise kohta;
 10. kauba üleandmisel sissenõutav lunaraha summa;
 11. juhendid kauba tollivormistuse ning muude kaubaga seotud ametlike toimingute kohta;
 12. kokkulepe vedamise kohta katmata sõidukis või tekil.
- Veokirja võib kanda muid andmeid, mida pooled peavad otstarbekaks.
- (2) Veokiri väljastatakse kolmes originaaleksemplaris, mis allkirjastatakse saatja poolt. Saatja võib nõuda, et ka vedaja allkirjastaks veokirja. Need allkirjad võivad olla trükitud või asendatud templiga. Üks eksemplar on mõeldud saatjale, üks saadab kaupa ning üks saab vedajale.

§ 3 Veokirja tõenduslik tähendus

- (1) Mõlema poole poolt allkirjastatud veokiri on kuni vastupidise tõendamiseni tõendiks veolepingu sõlmimise ja sisu kohta ning vedaja poolt kaupade ülevõtmise kohta.
- (2) Mõlema poole poolt allkirjastatud veokiri loob eelduse, et kaup ja selle pakend olid kauba ülevõtmisel vedaja poolt väliselt heas seisukorras ja et kauabühikute arv, nende tähistus ja numbrid vastavad veokirjas toodud andmetele. Veokiri ei loo seda eeldust, kui vedaja on kandnud veokirja põhjendatud reservatsiooni. Vedaja võib reservatsiooni põhjendada ka sellega, et tema käsutuses ei olnud mõistlikke vahendeid, et kontrollida andmete õigsust.
- (3) Kui vedaja on kontrollinud kauba brutokaalu või muid andmeid kauba koguse kohta või kaubaühikute sisu ja kui kontrolli tulemus on kantud mõlema poole poolt allkirjastatud veokirja, loob see eelduse, et kaal, hulk või sisu vastab andmetele veokirjas. Vedaja peab kontrollima kaalu, hulka või sisu, kui saatja seda nõuab ja vedaja käsutuses on kontrollimiseks mõistlikud vahendid. Vedajal on õigus kontrollimiseks tehtud kulutuste hüvitamisele.

§ 4 Ohtlik kaup

- (1) Kui tuleb vedada ohtlikku kaupa, peab saatja vedajale õigeaegselt kirjalikult või muus loetavas vormis teatama ohu täpsest liigist ja kui vajalik, ka rakendatavatest ettevaatusabinõudest.

(2) Kui vedaja ei teadnud ohu liiki või talle ei teatatud sellest, võib ta ohtliku kauba maha laadida, ladustada, tagasi vedada või niivõrd kui vajalik kahjutuks teha või hävitada. Vedaja ei pea hüvitama sellisest tegevusest tulenevat kahju, kui mainitud teod on tingitud kauba ohtlikust iseloomust.

§ 5 Kauba pakend ja tähistamine

Saatja peab kauba arvestades selle olemust ja kokkulepitud vedamise liiki nii pakkima, et see oleks kaitstud kadumise ja kahjustamise vastu ning et ka vedajale ei tekiks kahjusid. Samuti peab ta kauba tähistama, kui see on vajalik kauba lepingujärgseks käitlemiseks.

§ 6 Laadimine

(1) Kui asjaoludest või käibetavast ei tulene teisiti, peab saatja kauba vedamiskindlalt laadima ja kohale paigaldama (pealelaadimine) ning ka maha laadima. Vedaja peab tagama pealelaadimise turvalisuse.

(2) Pealelaadimiseks ja mahalaadimiseks on ette nähtud mõistlik aeg (pealelaadimisaeg, mahalaadimisaeg). Selle aja eest ei saa nõuda eraldi hüvitust.

(3) Kui vedaja ootab lepingulise kokkuleppe alusel või põhjustel, mille eest ta ei vastuta, üle pealelaadimis- või mahalaadimisaja, on tal õigus mõistlikule hüvitusele (seisuraha).

§ 7 Saatedokumendid

(1) Saatja peab enne kauba üleandmist andma vedaja käsutusse andma dokumendid ja informatsiooni, mis on vajalikud kaubaga seotud ametlike toimingute läbiviimiseks, eelkõige tollivormistuseks.

(2) Vedaja vastutab kahju eest, mis on tekkinud talle antud dokumentide kadumisest või kahjustamisest või nende ebaõigest kasutamisest. Tema vastutus on siiski piiratud summale, mis tuleks maksta kauba kadumisel.

§ 8 Saatja vastutus erijuhtudel

(1) Saatja peab vedajale hüvitama kahjud ja kulutused, mis tekivad

1. saatja poolsest kauba mittepiisavast pakkimisest või tähistamisest (vt. § 5)

2. ebaõigetest või iseeneses mittetäilikest andmetest veokirjas, (vt. § 2)

3. teatamata jätmisest, valest või puudulikust teatamisest vastavalt § 4 lg-le 1 või

4. § 7 lg-s 1 mainitud dokumentide või informatsiooni puudumisest, ebatäielikkusest või ebaõigsusest.

(2) Kui kahju või kulutuste põhjustamisele aitas kaasa vedaja käitumine, kohaldatakse vastavalt üldosa § 139.

§ 9 Saatja poolne ülesütlemine

(1) Saatja võib veolepingu igal ajal üles ütelda.

(2) Kui saatja ütleb lepingu üles, võib vedaja nõuda kas

1. kokkulepitud tasu, seisuraha ja hüvitamisele kuuluvaid kulutusi või

2. kolmandikku kokkulepitud tasust.

Kui vedaja kasutab esimese lause esimesest punktist tulenevat õigust, tuleb mainitud summast maha arvestada see summa, mille vedaja hoidis lepingu lõpetamise tõttu kokku kulutustena või sai muul moel või jättis pahatahtlikult saamata.

(3) Kui enne ülesütlemist oli kaup juba peale laaditud, peab saatja selle viivitamata maha laadima. Kui ta ei täida seda kohustust, võib vedaja võtta tarvitusele meetmed vastavalt § 13 lg 3 lausetele 2 kuni 4 ja nõuda selleks vajalike kulutuste hüvitamist.

(4) Vedajal ei ole lg-st 2 tulenevat õigust, kui ülesütlemine tugineb põhjustele, mille eest ta vastutab.

§ 10 Nõue osalisele vedamisele

Kui laaditakse ainult osa kokkulepitud laadungist, võib saatja igal ajal nõuda, et vedaja alustaks mittetäieliku laadungi vedamisega. Sellisel juhul on vedajal õigus kogu tasule, seisurahale ning ka laadungi mittetäielikkusest tekkinud kulude hüvitamisele. Peale selle on vedajal õigus nõuda täiendavat tagatist niivõrd, kui ta laadungi mittetäielikkuse tõttu

kaotab tagatise kogu tasule. Kui laadimise mittetäielikkus tugineb asjолudel, mille eest vastutab vedaja, on vedajal teisest ja kolmandast lausest tulenevad õigused ainult niivõrd, kui laadungit tegelikult veeti.

§ 11 Vedaja õigused pealelaadimisajast mittekinnipidamisel

(1) Kui saatja ei laadi kaupa pealelaadimisaja jooksul või juhul, kui ta ei ole kohustatud kaupa laadima, ei anna kaupa vedaja käsutusse pealelaadimisaja jooksul, võib vedaja talle anda mõistliku tähtaja koos avaldusega, et ta ei oota kauba laadimist või kauba tema käsutusse andmist üle selle tähtaja.

(2) Kui lg-s 1 sätestatud tähtaja jooksul kaupa ei laadita või ei anta seda vedaja käsutusse, võib vedaja lepingu üles öelda ja panna maksma nõuded vastavalt § 9 lg-le 2.

(3) Kui lg-s 1 sätestatud tähtaja lõpuks on laaditud või vedaja käsutusse antud ainult osa kaubast, võib vedaja alustada mittetäieliku laadungi vedamisega ning panna maksma nõuded vastavalt § 10 teisele ja kolmandale lausele.

(4) Vedajal ei ole käesolevas paragrahvis loetletud õigusi, kui pealelaadimisajast mittekinnipidamine tugineb põhjustel, mille eest ta vastutab.

§ 12 Hilisem lepingu muutmine

(1) Saatjal on õigus kauba üle otsustada. Ta võib eelkõige nõuda, et vedaja ei veaks kaupa edasi või toimetaks selle teise sihtkohta, teisele üleandmiskohale või teisele saajale. Vedaja peab selliseid juhendeid järgima ainult niivõrd, kuivõrd nende täitmine ei ähvarda endaga kaasa tuua negatiivseid tagajärgi ei vedaja ärile ega ka teiste saadetiste saatjatele või saajatele. Vedaja võib saatjalt nõuda juhendite täitmisega seonduvate kulutuste hüvitust ning mõistliku tasu. Vedaja võib juhendite järgimise teha sõltuvaks ettemaksest.

(2) Kui on väljastatud mõlema poole poolt allkirjastatud veokiri, milles on märgitud, et saatja võib kauba üle lepingust sätestatust erinevalt otsustada vaid veokirja saatja eksemplari esitamisel, tuleb juhendi andmisel esitada see veokirja eksemplar. Juhendid peavad olema kantud veokirja ning need peavad olema saatja poolt allkirjastatud.

(3) Saatja otsustusõigus lõpeb peale kauba saabumist üleandmiskohta või lg-s 2 sätestatud veokirja üleandmisest saajale. Sellest ajahetkest alates on otsustusõigus vastavalt lg-le 1 või 2 saajal. Kui saaja kasutab seda õigust, peab ta vedajale hüvitama lisakulud ning maksma mõistliku tasu. Vedaja võib juhendite järgimise teha sõltuvaks ettemaksust.

(4) Kui saaja oma käsutusõigust kasutades käskis kauba toimetada kolmandale isikule, ei ole sellel isikul õigust määrata omakorda teine saaja.

(5) Kui vedaja kavatseb talle antud juhendit mitte järgida, peab ta sellest juhendi andjat viivitamata teavitama.

(6) Kui juhendi täitmine sõltub veokirja esitamisest ja vedaja täidab juhendi, ilma et ta oleks lasknud endale esitada veokirja saatja eksemplari, vastutab ta õigustatud isiku ees sellest tekkinud kahju eest. Vastutuse piiramise kohta käivaid sätteid ei rakendata.

§ 13 Vedamis- ja üleandmistakistused

(1) Kui enne kauba saabumist üleandmiseks ettenähtud kohale selgub, et vedamist ei saa lepingu kohaselt läbi viia, või, kui peale kauba saabumist üleandmise kohale esinevad üleandmistakistused, peab vedaja muretsema vastavalt §-le 12 kauba üle otsustamiseks õigustatud isiku juhendid. Kui kauba üle võib otsustada saaja ja teda ei saa kindlaks teha või ta keeldub kaupu vastu võtmast, on kauba üle otsustamiseks õigustatu esimese lause tähenduses saatja. Kui kauba kohta tehtud juhendite järgimine on tehtud sõltuvaks veokirja esitamisest, ei ole sellisel juhul vaja veokirja esitada. Vedajal on õigus panna maksma nõuded vastavalt § 12 lg 1 lausele 4, kui talle on juhendid antud ja ta ei vastuta takistuse eest (*takistus ei kuulu tema risikivaldkonda*).

(2) Kui vedamis- või üleandmistakistus saabub peale seda, kui saaja on vastavalt §-le 12 andnud juhendi toimetada kaup kolmandale isikule, asub esimese löike rakendamisel saaja saatja asemele ja kolmas isik saaja asemele.

(3) Kui vedaja ei saa mõistliku aja jooksul juhendeid, mida ta vastavalt § 12 lg 1 lausele 3 peaks järgima, peab ta tarvitusele võtma meetmed, mis tunduvad kõige paremad kauba üle otsustamiseks õigustatud isiku huvides. Ta võib näiteks kauba mahalaadida ja ladustada või anda kolmandale isikule hoidmiseks kauba üle otsustamiseks õigustatud isiku arvel või tagasi vedada. Kui vedaja annab kauba hoidmiseks kolmandale isikule, vastutab ta ainult kolmanda isiku valimise eest. Vedaja võib lasta ka kauba müüa vastavalt üldosa § 123 lg-tele 3 kuni 6, kui on tegemist rikneva kaubaga või kauba seisund nõuab selliseid meetmeid või muude meetmete tarvitusele võtmisel ei oleks tekkivad kulutused mõistlikus suhtes kauba väärtusega. Realiseerimiskõlbmatu kauba võib vedaja hävitada. Peale kauba mahalaadimist loetakse vedu lõpetatuks.

(4) Vedajal on õigus vastavalt lg 3 tarvitusele võetud meetmetega kaasnevate vajalike kulutuste hüvitamisele ja mõistlikule tasule, välja arvtud kui ta vastutab takistuse eest.

§ 14 Maksmine. Tasu arvestamine

(1) Tasu vedamise eest tuleb maksta kauba üleandmisel. Vedajal on lisaks tasule õigus nõuda kulutuste hüvitamist ainult niivõrd, kui need tehti kauba jaoks ning ta sai neid vastavalt asjолudele lugeda vajalikuks. See ei hõlma kulutusi, mis tavaliselt tekivad veolepingu täitmisega, või, mis oleksid vedajal tekkinud ka veolepingut sõlmimata.

(2) Kui vedamine lõpetatakse enneaegselt vedamis- või üleandmistakistuse tõttu, on vedajal õigus tasule, mis vastab läbitud reisi osa pikkusele. Kui takistuse eest vastutab vedaja, võib ta nõuda vastavat tasu, kui selline vedu on saatja huvides.

(3) Kui peale vedamise algust ja enne saabumist üleandmiskohale tekib viivitus, mille eest vastutab saatja, on vedajal õigus mõistlikule hüvitusele.

(4) Kui tasu on kokku lepitud vastavalt kauba arvule, kaalule või muul moel esitatud kauba hulgale, siis eeldatakse tasu arvestamisel, et andmed veokirjas või laadimiskirjas on õiged. See kehtib ka siis, kui nende andmete kohta on tehtud reservatsioon, mis on põhjendatud sellega, et vedajal ei olnud piisavalt mõistlikke vahendeid, et andmete õigsust kontrollida.

§ 15 Saaja õigused. Maksmise kohustus

(1) Peale kauba saabumist üleandmise kohale on saajal õigus nõuda vedajalt, et kaup antaks talle üle veolepingust tulenevate kohustuste täitmise vastu. Kui kaup on kahjustatud, hilinenult kohale toimetatud või kaduma läinud, võib saaja panna oma nimel maksuma veolepingust vedaja vastu tulenevad nõuded. Saatjal säilib õigus nende nõuete maksmapanekuks. Seejuures ei ole vahet, kas saaja või saatja tegutsevad oma või võõras huvis.

(2) Saaja, kes paneb maksuma lg 1 esimesest lausest tuleneva õiguse, peab maksuma veel võlgnetava tasu kuni veokirjas märgitud summani. Kui veokirja ei ole väljastatud või saajale esitatud või ei tulene veokirjast makstava tasu suurus, peab saaja maksuma tasu mõistliku suuruseni.

(3) Saaja, kes paneb maksuma lg 1 esimesest lausest tuleneva õiguse, peab samuti maksuma seisuraha või hüvitust vastavalt § 14 lg-le 3, seisuraha pealelaadimisaja ületamise tõttu ja hüvitust vastavalt § 14 lg-le 3 ainult siis, kui talle teatati võlgnetava summa suurusel kauba üleandmisel.

(4) Saatja kohustus kanda lg-test 2 ja 3 tulenevaid kohustusi, mille eest vastutab ka saaja, säilib.

§ 16 Lunatasu

(1) Kui veolepingu pooled on kokku leppinud, et kaup tuleb saajale üle anda vaid lunatasu maksmise vastu, siis eeldatakse, et lunatasu tuleb maksta sularahas. Käsundi § 9 kehtib vastavalt.

(2) Lunatasu sissenõudmise alusel saadu loetakse vedaja võlausaldajate suhtes saatjale üleantuks.

(3) Kui kaup väljastatakse saajale lunatasu sisse nõudmata, vastutab vedaja saatja ees sellest tekkinud kahju eest kuni lunatasu summani. Selle kohustuse rikkumine ei ole vabandatav.

§ 17 Vedamise aeg

Vedaja peab kauba kokkulepitud tähtaja või kokkulepe puudumisel tähtaja, mida võib hoolikalt vedajalt asjaolusid arvestades mõistlikult nõuda, jooksul kohale toimetama.

§ 18 Kauba kadumise eeldamine

(1) Õigustatud isik võib lugeda kauba kaduma läinuks, kui see ei ole ei vedamise tähtaja ning sellele järgneva ajavahemiku jooksul, mis võrdub vedamise tähtajaga, kuid ei ole vähem kui 3 päeva, rahvusvaheliste vedude puhul 30 päeva, kohale toimetatud.

(2) Kui õigustatud isik saab hüvitust kauba kadumise eest, võib ta selle kättesaamisel nõuda, et talle kauba leidmisest viivitamata teatataks.

(3) Õigustatud isik võib ühe kuu jooksul peale kaupade leidmise kohta käiva teate saamist nõuda, et talle väljastataks kaup hüvituse tagastamise vastu, millest vajaduse korral arvestatakse maha võimalikud hüvituses sisalduvad kulud. Antud sätte ei puuduta võimalikku kohustust maksta tasu vedamise eest ning kahjuhüvitusnõudeid.

(4) Kui kaup leitakse peale hüvituse maksmist üles ja õigustatud isik ei nõudnud sellest teatamist või ta ei pane oma nõuet peale teate saamist maksma, võib vedaja kauba üle vabalt käsutada.

§ 19 Vastutus kauba- ja hilinemiskahjude eest. Kahju jagamine

(1) Vedaja vastutab kahju eest, mis tekib kauba kadumisest või kahjustamisest ajavahemikul alates kauba vastuvõtmisest vedamiseks kuni kauba üleandmiseni või vedamise aja ületamisest.

(2) Kui kahju tekkimisele aitas kaasa saatja või saaja käitumine või kauba eriline puudus, sõltub hüvituskohustus ja hüvituse suurus sellest, kuivõrd need asjaolud aitasid kaasa kahju tekkimisele.

§ 20 Kohustuse rikkumise vabandamatus

Vedaja ei saa oma vastutuse välistamisel tugineda vedamiseks kasutatud sõiduki puudustele, välja arvatud siis, kui saatja andis talle selle sõiduki.

§ 21 Erilised vastutust välistavad asjaolud

(1) Vedaja on vastutusest vaba niivõrd, kui kauba kadumine või kahjustamine või vedamise aja ületamine on põhjustatud ühest järgnevatest asjaoludest:

1. selgelt kokkulepitud või tavale vastav avatud või katmata sõiduki kasutamine või laadimine tekile;
2. saatja poolne ebapiisav pakkimine;
3. kauba käitlemine, pealelaadimine või mahalaadimine saatja või saaja poolt;
4. kauba loomulik olemus, mis eriti kergelt viib kahjudeni, eelkõige murdumise, rooste, sisemise riknemise, kuivamise, väljavoolamise või normaalse kao tõttu;
5. kaubaühikute ebapiisav tähistamine saatja poolt;
6. elavate loomade vedamine.

(2) Kui on tekkinud kahju, mis võis tekkida lg-s 1 tähistatud asjaoludest, eeldatakse, et kahju on tekkinud sellest asjaolust. See eeldus ei kehti lg 1 p 1 puhul, kui on tegemist ebatavaliselt suure kahjuga.

(3) Kui vedaja on vastavalt veolepingule kohustatud eraldi kaitsma kaupa kuumuse, külma, õhuniiskuse, põrutuste või muude mõjutuste vastu, võib ta tugineda lg 1 p-le 4 ainult siis, kui ta on tarvitusele võtnud kõik meetmed, mida ta vastavalt asjaoludele pidi tarvitusele võtma, eelkõige mis puudutab eriliste seadmete valikut, töökorras hoidmist ja kasutamist, ja on järginud erilisi juhendeid.

(4) Vedaja võib tugineda lg 1 p-le 6 ainult siis, kui ta on tarvitusele võtnud kõik meetmed, mida ta vastavalt asjaoludele pidi tarvitusele võtma ja on järginud erijuhendeid.

§ 22 Väärtuse hüvitamine

(1) Kui vedaja peab kauba täieliku või osalise kadumise eest maksma kahju hüvitust, tuleb hüvitada kauba väärtus vedamiseks ülevõtmise ajal ja kohas.

(2) Kauba kahjustamise korral tuleb hüvitada kahjustamata kauba väärtuse vedamiseks ülevõtmise ajal ja kohas ning kahjustatud kauba väärtuse, mis tal oleks olnud ülevõtmise ajal ja kohas, vahe.

(3) Kauba väärtus on määratud turuhinnaga, selle puudumisel samat liiki ja omadustega kaupade tavalise hinnaga.

§ 23 Kahju kindlakstegemise kulud

Kauba kadumise või kahjustamise korral peab vedaja lisaks vastavalt §-le 22 makstavale hüvitusele kandma ka kahju kindlakstegemisega seotud kulud.

§ 24 Vastutuse piirmäär

(1) Vastavalt §-dele 22 ja 23 makstav hüvitus kogu saadetise kadumise või kahjustamise eest on piiratud 8,33 SDR'ile kogu saadetise brutokaalu iga kilo kohta.

(2) Kui on kahjustatud või kaduma läinud ainult saadetise üksikud kaubaühikud, on vedaja vastutus piiratud 8,33 SDR'ini brutokaalu kilogrammi kohta

1. kogu saadetisest, kui kogu saadetis on väärtusetu

2. saadetise väärtusetust osast, kui ainult osa saadetisest on väärtusetu.

(3) Vedaja vastutus vedamise aja ületamise eest on piiratud kolmekordsele veotasu summale.

(4) Lõigetes 1 ja 2 nimetatud SDR on Rahvusvahelise Valuutafondi arveldusühik. Summa arvestatakse Eesti krooni ümber vastavalt Eesti krooni ja arveldusühiku väärtuse suhtele kohtuotsuse päeval või poolte poolt kokkulepitud päeval. Eesti krooni väärtuse suhe arveldusühikusse arvestatakse arvestusmeetodi järgi, mida Rahvusvaheline Valuutafond kasutab vastaval päeval oma operatsioonide ja transaktsioonide jaoks.

§ 25 Muude kulude hüvitamine

Kui vedaja vastutab kauba kadumise või kahjustamise eest, peab ta lisaks vastavalt §-dele 22 kuni 24 makstavale hüvitusele maksma ka veotasu, riigimaksud ja muud kulud, mis on tekkinud kauba vedamisest. Kauba kahjustamise korral tuleb kulud hüvitada siiski vastavalt § 22 lg-le 3 arvestatavale väärtuse suhtele. Vedaja ei pea hüvitama muid kulusid peale mainitute.

§ 26 Vastutuse piirmäär muude varaliste kahjude korral

Kui vedaja vastutab kauba vedamisega tihedalt ja otseselt seotud lepingulise kohustuse rikkumisega tekitatud kahjude eest, mis ei ole tekkinud ei kauba kadumisest ega kahjustamisest ega ka vedamise aja ületamisest ning samuti ei ole tegemist ei asja- ega isikukahjudega, on vedaja vastutus piiratud kolmekordsele summale, mis tuleks maksta kauba kadumise korral.

§ 27 Lepinguvälised nõuded

(1) Käesolevas jaos ettenähtud vabastused vastutusest ja vastutuse piirangud kehtivad ka saatja või saaja lepinguvälise nõude korral vedaja vastu kauba kadumisest või kahjustamisest või vedamise aja ületamisest.

(2) Vedaja võib kauba kadumisest või kahjustamisest tulenevate kolmandate isikute lepinguväliste nõuete vastu kasutada vastuväited vastavalt esimesele lõikele. Neid vastuväiteid ei saa kasutada, kui

1. kolmas isik ei olnud vedamisega nõus ja vedaja teadis või oleks pidanud teadma (fahrlässig nicht kannte), et saatjal puudus õigus kaup saata, või

2. kaup on enne vedamiseks ülevõtmist läinud kolmanda isiku või isiku, kes tuletas kolmandalt isikult õiguse vallata, käest kaduma (abhanden gekommen ist).

§ 28 Vastutuse eeliste äralangemine

Käesolevas jaos ettenähtud vabastused vastutusest ja vastutuse piirangud ei kehti, kui kahju on tekkinud teost või tegematajätmisest, mille vedaja või isik, kelle eest vedaja vastutab, pani toime tahtlikult või raskelt hooletult.

§ 29 Töötajate ja teenistujate vastutus

Kui lepinguväline nõue kauba kadumisest või kahjustamisest või vedamise aja ületamisest esitatakse vedaja õigusvastase kahju tekitamise §-s 18 nimetatud isiku vastu, võib ka tema tugineda selles jaos ning veolepingus ettenähtud vabastustele vastutusest ja vastutuse piirangutele. See ei kehti, kui ta tegutses tahtlikult või raskelt hooletult.

§ 30 Tegelik vedaja

(1) Kui vedamine viiakse täielikult või osaliselt läbi kolmanda isiku poolt (tegelik vedaja), vastutab ta kahju eest, mis on tekkinud kauba kadumisest või kahjustamisest või vedamise aja ületamisest tema poolt läbiviidud veo ajal, samal moel kui vedaja. Lepingulised kokkulepped saatja või saajaga, millega vedaja laiendab oma vastutust, kehtivad tegeliku vedaja suhtes ainult siis, kui ta on sellega kirjalikult nõustunud.

(2) Tegelik vedaja võib kasutada kõiki vastuväiteid, mis on vedajal veolepingu järgi.

(3) Vedaja ja tegelik vedaja vastutavad kui solidaarvõlgnikud.

(4) Kui nõue esitatakse tegeliku vedaja töötaja, teenistuja või käsundisaaja vastu, kehtib § 29 vastavalt ka nende kohta.

§ 31 Kahjuteade

(1) Kui kauba kadumine või kahjustamine on väliselt äratuntav ja saaja või saatja ei teata vedajale kadumisest või kahjustamisest hiljemalt kauba üleandmisel, siis eeldatakse, et kaup on üle antud lepingujärgses seisundis. Teade peab kahju üldiselt kirjeldama.

(2) Esimeses lõikes sätestatud eeldus tekib ka siis, kui kadumine või kahjustus ei olnud väliselt äratuntav ning kadumisest või kahjust ei ole teatatud seitsme päeva jooksul peale kauba üleandmist.

(3) Nõuded vedamise aja ületamisest kustuvad, kui saaja ei teata vedajale vedamise aja ületamisest 21 päeva jooksul kauba üleandmisest arvates.

(4) Kui teade esitatakse peale kauba üleandmist, peab see olema tehtud kirjalikus või muus loetavas vormis. Tähtajast kinnipidamiseks piisab õigeaegsest ärasaatmisest. Kui teade esitatakse kauba üleandmisel, siis võib see olla ükskõik missuguses vormis.

(5) Kui kauba kadumisest, kahjustamisest või vedamise aja ületamisest teatatakse kauba üleandmisel, siis piisab teatest sellele, kes kauba üle annab.

§ 32 Aegumine

(1) Käesoleva jao sätetega reguleeritud vedamisest tulenevad nõuded aeguvad ühe aasta jooksul. Tahtluse või raske hooletuse korral (§ 28) on aegumistähtaeg 3 aastat.

(2) Aegumine algab kauba üleandmisega. Kui kaup ei ole üle antud, siis algab aegumine hetkel, mil kaup oleks tulnud üle anda.

(3) Vedaja vastu suunatud nõude aegumine peatub saatja või saaja kirjaliku avaldusega, millega ta esitab kahjuhüvitusnõude, kuni ajahetkeni, mil vedaja nõude täitmise kirjalikult tagasi lükkab. Edasine avaldus, mille objektiks on sama nõue, ei peata aegumist uuesti.

(4) Regressinõudeid võib kohtulikult maksma panna ka peale lg 1 nimetud tähtaega, kui hagi on esitatud kolme kuu jooksul alates päevast, mil see, kes regressinõude maksma paneb, nõude rahuldas või mil talle oli esitatud hagi.

(5) Aegumist võib raskendada või kergendada ainult kokkuleppega, mis on eraldi läbi räägitud. Selline kokkulepe võib käia mitmete samalaadsete lepingute kohta samade poolte vahel.

§ 33 Pandiõigus

(1) Vedajal on kõigi veolepingust tulenevate nõuete tagamiseks käsipant kaubal. Pandiõigus ulatub ka saatedokumentidele. Vedajal ei ole kinnipidamisõigust vastavalt asjaõigusseadusele.

(2) Pandiõigus kestab senikaua, kuni kaup on vedaja valduses, eelkõige senikaua, kuni ta saab selle üle käsutada konossementi, laadimiskirja või laokirja alusel.

(3) Pandiõigus kestab peale kauba üleandmist edasi, kui vedaja paneb selle kolme päeva jooksul peale üleandmist kohtulikult maksma ja kaup on veel saaja valduses.

(4) Asjaõigusseaduse §-s 293 ja § 294 lg-s 2 sätestatud teated tuleb saata saajale. Kui teda ei saa kindlaks teha või keeldub ta kauba vastuvõtmisest, tuleb teated saata saatjale.

§ 34 Järjestikku vedajad

(1) Kui vedamisel mitmete vedajate poolt peab viimane panema maksma eelnevate vedajate nõuded, peab ta kasutama eelnevate vedajate õigusi, eelkõige pandiõigust. Iga eelneva vedaja pandiõigus kestab samakaua, kui viimase vedaja pandiõigus.

(2) Kui järgnev vedaja rahuldab eelneva vedaja, läheb viimase pandiõigus ja nõue esimesele üle.

(3) Lõiked 1 ja 2 kehtivad ka speditööri, kes on vedamisele kaasa aidanud, olemata kauba üleandja, nõuete ja õiguste kohta.

§ 35 Mitmete pandiõiguste järjekoh

(1) Kui ühel kaubal on mitmed §-de (komisjonääri kinnipidamisõigus/pandiõigus, vedaja pandiõigus, speditööri pandiõigus, laopidaja pandiõigus, meritsi vedaja pandiõigus) pandiõigused, läheb nende pandiõiguste seas, mis on tekkinud kauba saatmisest või vedamisest, hiljem tekkinud varasemast ette.

(2) Mainitud pandiõigustel on eesõigus komisjonääri ja laohoidja pandiõiguste ees, mis ei ole tekkinud kauba saatmisest, ning speditööri, vedaja ja meritsi vedaja pandiõiguste ees, mis tagavad ettemakset.

§ 36 Laadimiskiri

(1) Kauba üleandmise kohustuse kohta võib vedaja väljastada laadimiskirja, mis peab sisaldama § 2 lg-s 1 sätestatud andmeid. Vedaja peab laadimiskirja allkirjastama. Allkiri võib olla trükitud või asendatud templiga.

(2) Kui laadimiskiri on väljastatud käsule, peab ta sisaldama selle nime, kelle käsul kaup tuleb üle anda. Kui nime ei ole märgitud, siis tuleb lugeda, et laadimiskiri on väljastatud saatja käsule.

(3) Laadimiskiri on määrav vedaja ja saaja vahelises suhtes. Ta loob eelkõige ümberlükatava eelduse, et kaubad on üle võetud nii, nagu neid on laadimiskirjas kirjeldatud; § 3 lg 2 teine ja kolmas lause kehtivad vastavalt. Kui laadimiskiri on üle antud heausklikule kolmandale isikule, on eelmisest lausest tulenev eeldus ümberlukkamatu.

(4) Laadimiskiri on kaubaväärtpaber.

(5) Vedaja ja saatja vahelises suhtes jääb määravaks veoleping.

§ 37 Kauba üleandmine laadimiskirja tagastamise vastu

Vedaja on kohustatud kauba üle andma ainult laadimiskirja tagastamise vastu, milles on sätestatud üleandmise kohustus.

§ 38 Kauba väljanõudmise õigus laadimiskirja alusel

(1) Kauba saamise õigus on sellel, kellele kaup vastavalt laadimiskirjale tuleb üle anda või kellele laadimiskiri, kui see on väljastatud käsule, on indossamendiga üle antud.

(2) Kauba saamiseks õigustatud isikul on ka otsustusõigus vastavalt §-le 12. Vedaja peab järgima juhendeid kauba tagastamise või muule isikule kui laadimiskirja järgi õigustatud saajale üleandmise kohta vaid siis, kui talle tagastatakse laadimiskiri.

§ 39 Kauba üleandmine ning juhendite järgimine laadimiskirja tagastamata

Vedaja vastutab laadimiskirja õiguspärase valdaja ees kahju eest, mis tekib sellest, et ta annab kauba üle või järgib juhendit kauba tagastamise või üleandmise kohta laskmata endale laadimiskirja tagastada. Vastutuse piiramise kohta käivaid sätteid ei rakendata.

§ 40 Traditsioonipaber

Laadimiskirja üleandmisel sellele, keda laadimiskiri õigustab kaupade saamiseks, on õiguste saamisel kaubale samasugune mõju kui kauba enda üleandmisel, kui vedaja on kauba vedamiseks üle võtnud.

§ 41 Kõrvalekalduvad kokkulepped

(1) Paragrahvidest 7 lg 2; § 8, § 12 lg 6; § 16 lg 3; § 19 kuni 31 ja § 39 võib kokkuleppeliselt kõrvale kalduda ainult siis, kui see on eraldi läbi räägitud. Selline kokkulepe võib käia mitmete samalaadsete lepingute kohta samade poolte vahel. Paragrahvidest 12 lg 6 ja §-st 39 ei või kolmanda isiku kahjuks erinevalt kokku leppida.

(2) Erinevalt esimese lõike esimesest lausest võib ka juba eelnevalt formuleeritud lepingutingimustega kokku leppida, et vedaja võtab kohustuse maksta hüvitust üle §-des 22 kuni 25 ettenähtud määra kuni üksikjuhtumil hiljemalt kauba üleandmisel teada antava kauba väärtuseni. Vedaja vastutab siiski maksimaalselt kuni kolmekordse summani, mis tuleks maksta kaupade kadumisel vastavalt §-dele 22 kuni 25. Kui eelnevalt formuleeritud lepingutingimused antakse saatja poolt, peab kokkulepe olema trükitehniliselt eriti esile toodud.

(3) Kui leping allub välismaa õigusele, rakendatakse lg-d 1 ja 2, kui lepingu kohaselt on ülevõtmise koht ja üleandmise koht Eestis.

Teine jagu. Kolimine

§ 42 Kolimisleping

Kui veolepingu objektiks on kolimine, rakendatakse lepingule esimese jao sätteid niivõrd, kui järgnevad sätted või kohaldatavad rahvusvahelised konvntsioonid ei sätesta teisiti.

§ 43 Vedaja kohustused

(1) Vedaja kohustused hõlmavad ka sisustuse lahtivõtmise ja ülespanemise ning ka sisustuse peale- ja mahalaadimise.

(2) Vedaja kohustuste hulka kuulub samuti ka muude kokkulepitud kolimisega seotud soorituste täitmine nagu sisustuse kindlustamine ja pakkimine.

§ 44 Veokiri. Kaubaga ümberkäimine. Saatedokumendid.

Teatamis- ja informatsiooni andmise kohustused.

(1) Kui ainult vedaja on sõlminud kolimislepingu oma majandus- ja kutsetegevuse raames, ei ole saatja erinevalt §-dest 2 ja 5 kohustatud

1. väljastama veokirja,
2. kaupa pakkima ja tähistama.

(2) Kui sisustuse hulka kuulub ohtlik kaup ning ainult vedaja on sõlminud kolimislepingu oma majandus- ja kutsetegevuse raames, peab erinevalt §-s 4 sätestatust saatja vedajat ainult üldiselt informeerima kaubast lähtuvast ohust. Teabe andmine ei pea toimuma kindlas vormis. Vedaja peab informeerima saatjat tema kohustusest vastavalt esimesele lausele.

(3) Kui ainult vedaja on sõlminud kolimislepingu oma majandus- ja kutsetegevuse raames, peab vedaja saatjat informeerima järgimisele kuuluvatest tollieeskirjadest ning muudest halduseeskirjadest. Ta ei pea siiski kontrollima, kas saatja poolt tema käsutusse antud dokumendid ja informatsioon on õige ja täielik.

§ 45 Saatja vastutus erijuhtudel

Erinevalt § 8 lg-s 1 nr 3 ja 4 sätestatust peab saatja, kui teda ei ole vastavalt § 44 lg 2 kolmandale lausele ja lg 3 esimesele lausele informeeritud, hüvitama vedajale kahjud ja kulud, mis on tekkinud

1. teate esitamata jätmisest vastavalt § 44 lg 2 esimesele lausele või
 2. § 7 lg-s 1 nimetatud dokumentide või informatsiooni puudumisest, mitteteäielikkusest või ebaõigsusest,
- ainult siis hüvitama, kui ta on süüdi. Paragrahv 8 lg 2 kehtib vastavalt.

§ 46 Erilised vastutust välistavad asjaolud

(1) Erinevalt §-s 21 sätestatust on vedaja vastutusest vabastatud niivõrd, kui kauba kadumine või kahjustamine on põhjustatud ühest järgnevatest asjaoludest:

1. väärismetallide, juveelide, vääriskivide, raha, kirjamarkide, müntide, väärtpaberite või dokumentide vedamine;
 2. saatja poolne mittepiisav pakkimine või tähistus;
 3. kaubaga ümberkäimine, pealelaadimine või mahalaadimine saatja või tema jaoks tegutseva kolmanda isiku poolt;
 4. vedaja poolt pakkimata kauba vedamine mahutites;
 5. kauba peale- või mahalaadimine, mille suurus või kaal ei vasta peale- või mahalaadimiskoha ruumilistele tingimustele, kui vedaja on eelnevalt informeerinud saatjat kahjustamise ohust ja saatja jäi soorituse läbiviimise juurde;
 6. elavate loomade või taimede vedamine;
 7. kauba loomulik või puudulik olemus, mille tõttu ta kannatab eriti kergesti kahjude all eelkõige murdumise, funktsioonihäirete, rooste, sisemise riknemise, väljavoolamise tõttu.
- (2) Kui on tekkinud kahju, mis vastavalt sellele juhtumile võis tekkida lg-s 1 tähistatud asjaoludest, eeldatakse, et kahju on tekkinud sellest asjaolust.
- (3) Vedaja võib lg-le 1 tugineda vaid siis, kui ta on tarvitusele võtnud kõik meetmed, mida ta vastavalt asjaoludele pidi tarvitusele võtma, ning on järginud erilisi juhendeid.

§ 47 Vastutuse piirmäär

Erinevalt § 24 lg-tes 1 ja 2 sätestatust on vedaja vastutus kauba kadumisest või kahjustamisest piiratud 6400 kroonile laadimisruumi kuupmeetri kohta, mida lepingu täitmiseks oli vaja.

§ 48 Kahjuteade

Erinevalt § 31 lg-tes 1 ja 2 sätestatust kustuvad nõuded kauba kadumisest või kahjustamisest, kui saatja ei teata sellest 14 päeva jooksul peale kauba üleandmist.

§ 49 Vastutusest vabastuste ja vastutuspiirangute äralangemine

Vedaja või isik, kelle eest vedaja vastutab, ei või tugineda §-dele 46 kuni 48 ning ka esimeses jaos sätestatud vastutusest vabastustele ja vastutuse piirangutele, kui vedaja

1. ei informeerinud saatjat lepingu sõlmimisel trükitehniliselt eriti esiletõstvas vormis vastutuse sätetest ja võimalusest leppida kokku kaugeleulatuvam vastutus või kaup kindlustada;
2. ei informeerinud saatjat hiljemalt kauba üleandmisel kahjuteate vormist ja tähtaegadest ning ka kahjuteate esitamata jätmise õiguslikest tagajärgedest.

§ 50 Kõrvalekalduvad kokkulepped

(1) Kui ainult vedaja sõlmib kolimislepingu oma majandus- ja kutsetegevuse rames, ei või saatja kahjuks kõrvale kalduda käesoleva jao vedaja vastutust reguleerivatest sätetest ning ka nende sätete järgi vedaja vastutusele kohaldatavatest esimese jao sätetest. Kui kolimisleping allub välismaa õigusele, rakendatakse esimest lauset, kui lepingujärgne kauba ülevõtmise ja ülendmise koht on Eestis. Paragrahvi 41 ei rakendata.

(2) Kui mõlemad pooled sõlmivad kolimislepingu oma majandus- ja kutsetegevuse raames, võib selle jao sätetest ning ka nende sätete järgi kohaldamisele kuuluvatest esimese jao sätetest kõrvale kalduda ainult § 41 vastaval kohaldamisel.

Kolmas jagu. Vedamine erinevate transpordivahenditega

§ 51 Kombineeritud veoleping

Kui kauba vedu viiakse ühtse veolepingu alusel läbi erinevate transpordivahenditega ja kui vedamisel iga üksiku transpordivahendiga oleks lepingupoolte vahel sõlmitud eraldi lepingud, mis oleksid hüpoteetiliselt allutatud vähemalt kahele erinevale õiguslikule

regulatsioonile, rakendatakse lepingule esimese jao sätteid niivõrd, kui järgnevates erisätetes või rakendatavates rahvusvahelistes konventsioonides ei ole sätestatud teisiti. See kehtib ka siis, kui osa vedamisest viiakse läbi merel või õhusõidukitega.

§ 52 Teadaolev kahjukoht

Kui on kindel, et kauba kadumine, kahjustamine või sündmus, mis viis vedamise tähtaja ületamisele, on saanud kindlal reisilõigul, on vedaja vastutus erinevalt esimeses jaos sätestatust allutatud sätetele, mida rakendatakse lepingule, mis sõlmitaks selle reisilõigu kohta. Tõendamise kohustus, et kauba kadumine, kahjustamine või vedamise tähtaja ületamisele viinud sündmus on saanud kindlal reisilõigul, lasub sellel, kes seda väidab.

§ 53 Kahjuteade. Aegumine

(1) Paragrahvi 31 rakendatakse sõltumata sellest, kas kahjukoht on teadmata, teada või saadakse sellest hiljem teada. Kahjuteatele kohaldatavast vormist ja tähtajast on kinni peetud ka siis, kui peetakse kinni sätetest, mida rakendatakse viimase reisilõigu kohta käivale lepingule.

(2) Kadumisest, kahjustamisest või vedamise tähtaja ületamisest tuleneva nõude aegumise alguse osas on määrav saajale üleandmise aeg, kui aegumine on määratud üleandmisega. Nõue aegub ka teadaoleva kahjukoha korral kõige varem vastavalt §-le 32.

§ 54 Kolimisleping erinevate transpordivahenditega

Kui veolepingu objektiks on kolimine erinevate transpordivahenditega, rakendatakse lepingule teise jao sätteid. Paragrahvi 52 rakendatakse ainult niivõrd, kui reisilõigu kohta, kus kahju tekkis, kehtib Eestile siduv rahvusvaheline konventsioon.

§ 55 Kõrvalekalduvad kokkulepped

(1) Paragrahvis 53 lg 2 lause 1 toodud reeglist võib kõrvale kalduda ainult kokkuleppega, mis on eraldi läbi räägitud. Selline kokkulepe võib käia ka mitmete samalaadsete lepingute kohta samade lepingupoolte vahel. Käesoleva jao muudest reeglitest võib kõrvale kalduda niivõrd, kui võrd võib kõrvale kalduda sätetest, millele käesolevas jaos on viidatud.

(2) Erinevalt lg-s 1 sätestatust võib ka eelnevalt formuleeritud lepingutingimustega kokku leppida, et vastutus teadaoleva kahjukoha korral on määratud

1. esimese jao sätete alusel sõltumata sellest, millisel reisilõigul kahju on saanud, või

2. esimese jao vastutuse sätete alusel kahju tekkimisel kindlal reisilõigul.

(3) Erinevalt esimeses lõikes sätestatust võib eelnevalt formuleeritud lepingutingimustega kokku leppida, et kui kombineeritud veolepingu objektiks on ka vedamine merelaevaga, rakendatakse vedaja vastutuse piiramisel kauba kadumisest või kahjustamisest tekkinud kahju eest meritsi vedajale kehtivaid vastutuse piirmäärasid.

(4) Kokkulepped, mis välistavad mingi reisilõigu jaoks imperatiivselt kehtiva Eesti suhtes siduva konventsiooni sätteid, on kehtetud.

Viies peatükk. Speditsoon

§ 1 Speditsoonileping

(1) Speditsoonilepinguga kohustub speditöör hoolitsema kauba vedamise eest saatja arvel.

(2) Saatja kohustub maksma kokkulepitud tasu.

§ 2 Vedamise eest hoolitsemine

(1) Kohustus hoolitseda kauba vedamise eest hõlmab vedamise korraldamist, sealhulgas eelkõige

1. transpordivahendi ja transporditee määramist,

2. vedu läbiviiva ettevõtja väljavalimist, vedamiseks vajalike veo-, lao- ja speditsoonilepingute sõlmimist ning ka informatsiooni ja juhendite andmist,

3. saatja kahjuhüvitusnõuete tagamist.

(2) Speditööri kohustuste hulka kuulub samuti muude kokkulepitud vedamisega seonduvate kokkulepete täitmine nagu kauba kindlustamine ja pakkimine, tema tähistamine ja tolliformaalsuste korraldamine. Speditöör võlgneb siiski ainult soorituseks vajalike lepingute sõlmimise, kui see tuleneb kokkuleppest.

(3) Speditöör sõlmib vajalikud lepingud oma nimel või, kui ta on selleks volitatud, saatja nimel.

(4) Speditöör peab oma kohustuste täitmisel käituma saatja huvides ning järgima tema juhendeid.

§ 3 Kaubaga ümberkäimine. Saatedokumendid. Teatamiskohustus

(1) Saatja peab kauba niivõrd kui vajalik pakkima ning tähistama ja andma speditööri käsutusse dokumendid ja kogu informatsiooni, mida see vajab oma kohustuste täitmiseks. Kui tuleb vedada ohtlikku kaupa, peab saatja speditöörile kirjalikult või muus loetavas vormis teatama ohu täpse liigi ning niivõrd kui vajalik tarvitusele võetavad ohutusabinõud.

(2) Saatja peab speditöörile hüvitama kahjud ja kulud, mis on põhjustatud

1. mittepiisavast pakkimisest või tähistamisest saatja poolt,

2. kauba ohtlikkusest teatamata jätmisest või

3. informatsiooni, mis on vajalik kaubaga seotud ametlike toimingute korraldamiseks, puudumisest ebatäielikkusest või ebaõigsusest.

Paragrahvi 8 lg 2 rakendatakse vastavalt.

§ 4 Tasu sissenõutavus

Tasu tuleb maksta, kui kaup on antud üle vedajale.

§ 5 Kulutuste hüvitamine. Informeerimiskohustus. Väljaandmiskohustus.

(1) Speditööril on õigus kulutuste hüvitamisele, mida ta vastavalt asjoludele võis pidada vajalikuks. Siia alla ei kuulu kulutused, mis tavaliselt tekivad speditsoonilepingu täitmisel või, mis speditööril oleksid tekkinud ka seda speditsoonilepingut sõlmimata.

(2) Speditöör peab andma saatjale vajalikke teateid, nõudmisel andma infot speditsooni seisu kohta ja esitama aruande selle täitmise kohta.

(3) Speditöör peab saatjale välja andma kõik, mida ta speditsooni läbiviimisega saab.

(4) Saatja võib panna maksma nõuded lepingust, mille speditöör on sõlminud oma nimel, alles peale nõude loovutamist. Sellised nõuded ning ka nende nõuete täitmisel saadu loetakse speditööri võlausaldajate suhtes saatjale üleantuks.

§ 6 Speditööri asumine vedaja asemele

Speditööril on õigus kauba vedu ise läbi viia. Kui ta kasutab seda õigust, on tal vedamise osas vedaja õigused ja kohustused. Sellisel juhul võib ta speditööri tasu kõrval nõuda tavalist veotasu.

§ 7 Speditsoon kindlaksmääratud veokuludega

Kui tasuna on kokku lepitud kindel summa, mis hõlmab ka vedamise kulud, on speditööril vedamise osas vedaja õigused ja kohustused. Sellisel juhul on tal õigus kulutuste hüvitamisele ainult niivõrd, kui see on tavaline.

§ 8 Kogulaadung

(1) Speditööril on õigus korraldada kauba saatmine koos teise saatja kaubaga oma arvel kogulaadungile sõlmitud veolepingu alusel.

(2) Kui speditöör kasutab seda õigust, on tal kogulaadungi vedamise osas vedaja õigused ja kohustused. Sellisel juhul võib speditöör nõuda asjoludele vastavat mõõdukat tasu, kuid maksimaalselt üksiku kauba vedamisel tavalist veotasu.

§ 9 Speditööri vastutus

(1) Speditöör vastutab kahju eest, mis tekib tema hoole all oleva kauba kadumisest või kahjustamisest. Vastavalt rakendatakse veolepingu peatüki § 20, 21 kuni 23, § 24 lg 1, 2 ja 4; § 25, 27 kuni 29.

(2) Kahju eest, mis ei ole tekkinud speditööri hoole all oleva kauba kadumisest või kahjustamisest, vastutab speditöör, kui ta on rikkunud §-st 2 tulenevat kohustust. Speditöör ei vastuta, kui ta tõestab, et kahju ei oleks saanud ära hoida korraliku ettevõtja hoolsusega.

(3) Kui kahju tekkimisele aitas kaasa saatja käitumine või kauba eriline puudus, sõltub hüvitamise kohustus ning ka hüvituse suurus sellest, kuivõrd need asjaolud aitasid kaasa kahju tekkimisele.

§ 10 Aegumine

Selles peatükis reguleeritud sooritustest tulenevate nõuete aegumisele kohaldatakse vastavalt § 32.

§ 11 Pandiõigus

Speditööril on kõigi speditsoonilepingust tulenevate nõuete tagamiseks käsipant kaubal. Paragrahvi 33 rakendatakse vastavalt.

§ 12 Järgnev speditöör

(1) Kui vedamisele aitab kaasa peale vedaja ka speditöör ja ta peab kauba üle andma, kohaldatakse speditöörile vastavalt § 34 lg 1.

(2) Kui eelneva vedaja või speditööri nõuded rahuldatakse järgneva speditööri poolt, läheb esimese nõue ja pandiõigus viimasele üle.

§ 13 Kõrvalekalduvad kokkulepped

(1) Paragrahvist 9 lg 1 ja §-st 10 võib kõrvale kalduda ainult kokkuleppega, mis on eraldi läbi räägitud. Selline kokkulepe võib käia mitmete samalaadsete lepingute kohta samade lepingu poolte vahel.

(2) Erinevalt esimese lõike esimesest lausest võib ka juba eelnevalt formuleeritud lepingutingimustega kokku leppida, et speditöör võtab kohustuse maksta hüvitust üle veolepingu peatüki §-des 22 kuni 25 ettenähtud määra kuni üksikjuhtumil teada antava kauba väärtuseni. Speditöör vastutab siiski maksimaalselt kuni kolmekordse summani, mis tuleks maksta kaupade kadumisel vastavalt veolepingu peatüki §-dele 22 kuni 25. Kui eelnevalt formuleeritud lepingutingimused antakse saatja poolt, peab kokkulepe olema trükitehniliselt eriti esile toodud.

(3) Paragrahv 6 lausest 2, § 7 lausest 1 ja § 8 lg 2 lausest 1 võib lepingulise kokkuleppega kõrvale kalduda ainult niivõrd, kui nendes viidatud sätetest võib kõrvale kalduda.

(4) Kui speditsoonilepingule kohaldatakse välismaa õigust, rakendatakse lõikeid 1 - 3, kui lepingujärgne kauba ülevõtmise ja üleandmise koht asuvad Eestis.

.... peatükk. Kaupade hoidmine ladudes

§ 1 Laoleping

(1) Laolepinguga kohustub laopidaja kauba ladustama ja säilitama.

(2) Hoiuleandja kohustub maksma kokkulepitud tasu.

(3) Selle peatüki sätted kehtivad ainult siis, kui laopidaja sõlmib laolepingu oma majandus- ja kutsetegevuse raames. *Alternatiiv: Selle peatüki sätted kehtivad siis, kui selle sõlmib isik, kelle majandustegevus seisneb kaupade ladustamises ja säilitamises.*

(4) Hoiulepingu sätteid kohaldatakse laolepingule ainult täiendavalt.

§ 2 Kaubaga ümberkäimine. Saatedokumendid. Teatamiskohustus

(1) Kui tuleb ladustada ohtlikku kaupa, peab hoiuleandja laopaidajat õigeaegselt kirjalikult või muus loetavas vormis informeerima ohu täpsest liigist ning teatama vajalikest ettevaatusabinõudest. Ta peab samuti kui vaja kauba pakkima ja tähistama ning andma laopidaja käsutusse dokumendid ja informatsiooni, mida see vajab oma kohustuste täitmiseks.

(2) Kui ainult laopidaja sõlmib laolepingu majandus- ja kutsetegevuse raames, ei ole hoiuleandja erinevalt esimeses lõikes sätestatud kohustatud kaupa pakkima ja tähistama ning ta peab laopidajat ainult üldiselt informeerima kaubast tulenevast ohust. Informatsiooni andmine ei pea toimuma kindlas vormis. Sellisel juhul peab laopidaja informeerima hoiustajat tema kohustusest vastavalt esimesele lausele ning küsima hoiustajalt informatsiooni, mida ta võib vajada kaubaga seotud ametlike toimingute läbiviimiseks.

(3) Hoiuleandja peab hüvitama laopidajale kahjud ja kulud, mille põhjustab

1. mittepiisav pakkimine või tähistamine hoiuleandja poolt;
2. kauba ohtlikkusest teatamata jätmine hoiuleandja poolt või
3. kauba seotud ametlike toimingute läbiviimiseks vajalike dokumentide või informatsiooni puudumine, ebatäielikkus või ebaõigsus.

Veolepingu peatüki § 8 lg 2 rakendatakse vastavalt.

(4) Kui hoiuleandjat ei ole vastavalt lg 2 lausele 2 informeeritud, peab ta laopidajale hüvitama kahjud ja kulud vastavalt lg 3 lause 1 nr 2 ja 3 ainult siis, kui ta on süüdi.

§ 3 Ladustamine kogumis

(1) Laopidajal on õigus asendatavaid asju segada samat liiki ja sama kvaliteediga asjadega ainult siis, kui puudutatud hoiuleandjad on sellega selgesõnaliselt nõus.

(2) Kui laopidajal on õigus asju segada, on ladustatud asjade omanikel alates ladustamise momendist kaasomand ladustatud asjadele.

(3) Laopidaja võib igale hoiuleandjale temale kuuluva osa väja anda ilma, et tal oleks selleks vaja ülejäänud puudutatud hoiuleandjate luba.

§ 4 Kauba vastuvõtmine

Kui kaup, mis on saadetud laopidajale, on vastuvõtmisel kahjustatud või puudulikus seisukorras, mis on väliselt äratuntav, peab laopidaja tagama hoiuleandja kahjuhüvitusnõuded ja informeerima viivitamata hoiuleandjat.

§ 5 Kauba säilitamine

(1) Laopidaja peab tööajal lubama hoiuleandjale vaadelda kaupa, võtta proove ja teha kauba säilitamiseks vajalikke tegusid. Tal on siiski õigus ja kogumis ladustamise korral ka kohustus teha kauba säilitamiseks vajalikud teod ise.

(2) Kui peale vastuvõtmist on tekkinud või on karta muudatusi kaubal, millest võib oodata kauba kadumist või kahjustamist või kahjusid laopidajale, peab laopidaja sellest hoiuleandjale või, kui on väljastatud laokiri, viimasele talle teadaolevale laokirja legitimeeritud valdajale viivitamata teatama ja muretsema tema juhendid. Kui laopidaja ei saa juhendeid mõistliku aja jooksul, peab ta tarvitusele võtma mõistlikuna näivad abinõud. Ta võib eelkõige kauba müüa vastavalt üldosa § 123 lg-tele 3 kuni 6. Kui laopidaja kasutab seda õigust, peab ta juhul, kui on väljastatud laokiri, suunama müügiteate viimasele talle teadaolevale laokirja legitimeeritud valdajale.

§ 6 Kindlustamine. Ladustamine kolmanda isiku juures

(1) Laopidaja peab kauba hoiuleandja nõudmisel kindlustama. Kui ainult laopidaja sõlmib laolepingu majandus- ja kutsetegevuse raames, peab ta hoiulandjat kauba kindlustamise võimalusest informeerima.

(2) Laopidajal on õigus ladustada kaup kolmanda isiku juures ainult siis, kui hoiuleandja seda selgesõnaliselt lubas.

§ 7 Ladustamise kestvus

(1) Hoiuleandja võib kauba igal ajal välja nõuda. Kui laoleping on sõlmitud määramata ajaks, võib ta lepingu ühekuulise etteteatamistähtajaga üles ütelda, välja arvatud siis, kui on olemas oluline põhjus, mis õigustab lepingu ülesütlemiseks etteteatamistähtajast kinni pidamata.

(2) Laopidaja võib nõuda kauba tagasivõtmist peale kokkulepitud ladustamisaja möödumist või ladustamisel määramata ajaks peale lepingu ülesütlemist, pidades kinni ühekuulisest etteteatamistähtajast. Kui on olemas oluline põhjus võib ka laopidaja nõuda kauba tagasivõtmist enne ladustamisaja lõppu või etteteatamistähtajast kinni pidamata.

(3) Kui on väljastatud laokiri, tuleb ülesütlemisest ja tagasi võtmise nõudest teatada viimasele laopidajale teadaolevale laokirja legitimeeritud valdajale.

§ 8 Kulutuste hüvitamine

Laopidajal on õigus kauba jaoks tehtud kulutuste hüvitamisele, kui ta võis neid vastavalt asjoludel lugeda vajalikuks. See ei hõlma kulusid, mis tulenevad hoidmisest endast või, mis laopidajal oleks nii või teisiti tekkinud.

§ 9 Vastutus kadumise või kahjustamise eest

Laopidaja vastutab kahju eest, mis tekib kauba kadumisest või kahjustamisest alates ladustamiseks ülevõtmisest kuni väljastamiseni, välja arvatud, kui ta tõestab, et kahju ei saanud korraliku ettevõtja hoolsusega ära hoida. See kehtib ka siis, kui laopidaja ladustas kauba vastavalt § 6 lg-le 2 kauba kolmanda isiku juures.

§ 10 Aegumine

Selle peatüki sätetega reguleeritud ladustamisest tulenevate nõuete aegumisele rakendatakse vastavalt veolepingu peatüki § 32. Täieliku kadumise korral algab aegumine päeva möödumisega, mil laopidaja teatab sellest hoiuleandjale või, kui on väljastatud laokiri, laopidajale teadaolevale viimasele laokirja legitimeeritud valdajale.

§ 11 Pandiõigus

(1) Laopidajal on kõigi laolepingust tulenevate nõuete tagamiseks pandiõigus kaubal. Pandiõigus laieneb ka kindlustusnõudele ja saatedokumentidele.

(2) Pandiõigus kestab senikaua, kuni kaup on laopidaja valduses, eelkõige kuni ta saab selle üle käsutada konossementi, laadimiskirja või laokirja alusel.

§ 12 Laokiri

(1) Kauba väljastamise kohustuse kohta võib laopidaja peale kauba saamist väljastada laokirja, mis sisaldab järgmisi andmeid:

1. laokirja väljastamise koht ja päev;
2. hoiuleandja nimi ja aadress;
3. laopidaja nimi ja aadress;
4. ladustamise koht ja päev;
5. kauba liigi üldine tähistus ja pakkimise liik, ohtlike kaupade puhul kehtivate eeskirjade alusel ettenähtud, selle puudumisel üldiselt tunnustatud tähistus;
6. pakkide, arv, tähistus ja numbrid;
7. brutokaal või muul moel väljendatud kauba hulk;
8. kogumis ladustamise korral märke selle kohta.

(2) Laokirja võib kanda muid andmeid, mida laopidaja loeb eesmärgipäraseks.

(3) Laopidaja allkirjastab laokirja. Allkiri võib olla trükitud või asendatud templiga.

(4) Laokiri on kaubaväärtpaber.

§ 13 Laokirja tähendus

(1) Laokiri on määrav laopidaja ja laokirja legitimeeritud valdaja vahelises õigussuhtes.

(2) Laokiri loob ümberlükatava eelduse, et kaup ja pakend, niivõrd kui see puudutab välist seisukorda ning ka pakkide arvu, tähistusi ja numbreid, on üle võetud laokirjas kirjeldatud kujul. Kui kauba brutokaal või muul moel esitatud kauba hulk või kauba sisu on laopidaja

poolt kontrollitud ja kontrollimise tulemus on kantud laokirja, loob see ümberlõkatava eelduse, et kaal, hulk või sisu vastavad laokirjas toodud andmetele. Kui laokiri on üle antud heausklikule kolmandale isikule, on esimesest ja teisest lausest tulenev eeldus ümberlõkkamatu.

(3) Hoiuleandja ja laopidaja vahelises suhtes jääb määravaks laoleping.

§ 14 Väljastamine laokirja tagastamise vastu

(1) Kui on väljastatud laokiri, peab laopidaja väljastama kauba üksnes laokirja, milles on sätestatud väljastamise kohustus, tagastamise vastu.

(2) Kauba osaline väljastamine toimub vastava märke tegemise teel laokirjale. Märge peab olema laopidaja poolt allkirjastatud.

(3) Laopidaja vastutab laokirja õiguspärase valdaja ees kahju eest, mis tekib sellest, et ta väljastas kauba laskmata endale tagastada laokirja või tegemata sellele märget.

§ 15 Legitimatsioon laokirja alusel

Kauba saamise õigus on sellel, kellele kaup laokirja alusel tuleb väljastada või kellele laokiri on üle antud, kui laokiri on väljastatud käsule. Laopidaja ei pea kontrollima indossamentide ehtsust.

§ 16 Laokirja traditsioonifunktsioon

Kui kaup on laopidaja poolt üle võetud, on laokirja üleandmisel sellele, keda laokiri kauba saamiseks õigustab, õiguste saamisel kaubale samasugune mõju kui kauba üleandmisel.